



*The*  
Robert E. Gross  
Collection

A Memorial to the Founder  
of the

*Lockheed Aircraft  
Corporation*

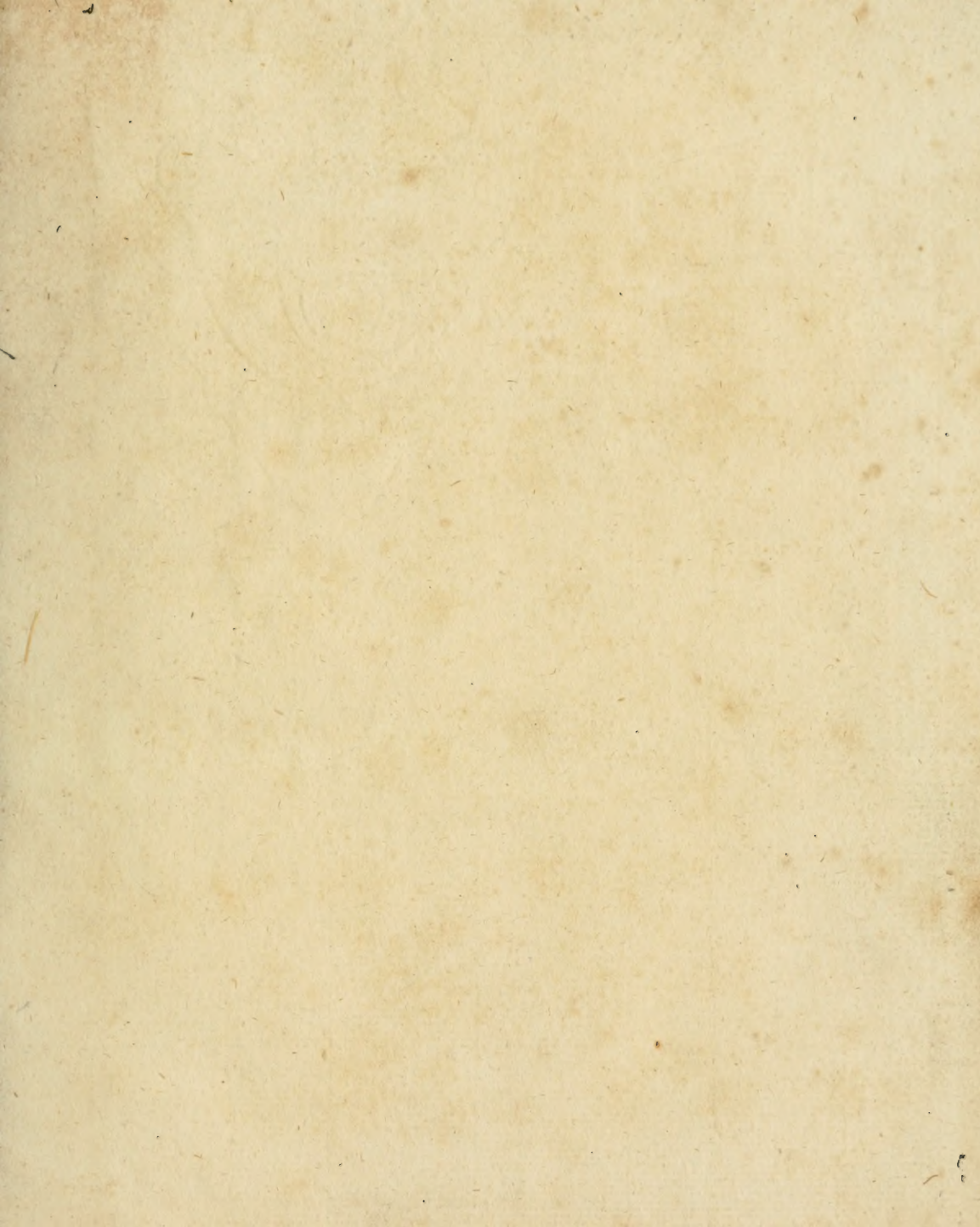


Business Administration Library

*University of California*

Los Angeles











PAUL JACOB MARPERGERS,  
Königl. Pohln. und Chur-Sächsischen Hof- und Commerci-  
en-Raths, und Mitglieds der Königl. Preuß. Societät der Wissenschaften  
Neu-eröffnete

# Wasser = Fahrt

<sup>Auf</sup>  
Flüssen und Canälen,

<sup>Oder</sup>  
Gründl. Anweisung, wie zu unbeschreib-  
lichen Nutzen des *Commerci*, großer Bequemlich-  
keit der Reisenden, und so vieler Städte und Länder Auf-  
nahm, auch zu mercklichen Vortheil hoher Landes Obrigkeiten, hin und wieder  
in Europa, sonderlich aber in Teutschland, stattliche Wasser-Fahrten können angele-  
get, die bisshero unbrauchbare Flüsse schiffbar gemacht, Dämme und Schleußen ge-  
bauet, Canäle und Wasser-Gräben gezogen, und alle deßfalls in Weg stehende  
Hindernisse leichtlich gehoben und weggeräumet werden.

Wobey zugleich auch von denen berühmtesten inländischen  
Wasserfahrten der Welt, welche theils glücklich unternommen und vollzogen,  
theils unvollführet gelassen worden, wie auch von denen Flüssen und Meer-Engen, de-  
ren Merckwürdigkeiten und Commerciis, ein Historischer Bericht ertheilet, denen  
Baumeistern und Ingenieurern aber eine unmaßgebliche Nachricht, wie derglei-  
chen Wasser-Gebäude leichtlich ins Werk zu richten seyn, gegeben,  
Und endlich von dem Recht solcher Wasser-Fahrten, wie auch von denen Au-  
toribus, die davon geschrieben, ausführlich gehandelt wird.

---

DRESDEN und LEIPZIG,

In Verlegung des Autoris, bey welchen es, wie auch in Nürnberg bey Christoph  
Kieglern, in Hamburg bey Joh. Christoph Bifnern, und in Leipzig  
bey Jac. Schustern in Commission zu finden.

---

Druckts Johann Christoph Krause, 1723.



## Erklärung des Kuffer-Blats und der darinn befindlichen Nachweisungen an Flüssen und Canälen.

- A. Fretum Gaditanum seu Herculeum zwischen Hispanien und Africa ungefehr 3. Meilwegs breit, von denen Schiffern die Straet oder Straß genennet, p. 66.
- B. Der Ort an welchen unterschiedliche Potentaten versucht das rothe Meer vermittelst des Nili mit dem Mittelländischen zu vereinigen, pag. 52. & 55.
- C. Der Isthmus Corinthiacus zwischen Morea und Griechenland, welchen unterschiedliche Röm. Kayser durchzugraben und Moream zu einer ganken Insel zu machen, vergeblich sich bemühet haben, pag. 54.
- D. Des Königs in Franckreichs Ludwig des XIV. in Languedoc gemachter Canal, das Mittelländische Meer vermittelst des Garonne-Fluß mit den Oceano Aquitanico zu verbinden, und folglich der Schiff-Fahrt umb ganz Spanien und Portugal überhoben zu seyn, pag. 29.
- E. Der Graben welchen die Tartarn aus dem Don-Fluß in die Wolga machen und dadurch die Schwarze mit der Caspischen See conjungiren wollen, pag. 57.
- F. Der neue Graben zwischen der Oder und der Spree welcher weitläufftig beschrieben, pag. 3. & seqq. zu lesen ist.
- G. Die von Seiner Czarischen Majest. von der Ladogaischen See aus, und auch sonst hin und wieder in Rußland biß in die Wolga gezogene Canäle und Gräben, pag. 44.
- H. Der Kayserlichen, und auch der vereinigten Niederlanden Wasser-Fahrten, sonderlich zu ihren Treck-Schuyten, pag. 19. & seqq.
- I. Der grosse Canal sonst auch la Manche oder Pas de Calais genannt, zwischen Engelland und Franckreich, pag. 66.
- K. Der Sund und die beyden Belten als der grosse und der kleine bey Coppenhagen, und zwischen Seeland und Fühnen.
- L. Das Fretum Weygatz oder Nassau durch welches die Holländer einen Weg Norden umb nach China gesucht haben.
- M. Der Hellepout bey den Eingänge zwischen denen zweyen Dardanellen Sesto und Abido, worauff das Fretum der Dardanellen nach diesen Propontis oder Mare di Marmora, und endlich Constantinopel, bey demselben aber der sich eng und gleichsam Schlangen-weiß hinauff ziehende Bosphorus Thracicus und besser hinauff das Fretum Constantinopolitanum folget, aus welchem man in den Pontum Euxinum oder das schwarze Meer schiffet.
- N. Fretum Siculum welches wegen der beyden gefährlichen Orter Scylla und Charybdis bekannt ist.





Denen Hochgebohrnen,  
Hoch- und Wohlgebohrnen, Hoch-Edelgebohrnen,  
Er. Königl. Maj. in Pohlen und Churfl. Durchl. zu  
Sachsen,

Zu Dero Hochlöbl. Cammer-Collegio und Berg-Gemach hochverordnet in  
Herren VICE-PRÆSIDENTEN, Cammer-Rä-  
then, Land-Cammer-Räthen, und Land-Renthmeister,  
Und nechst Ihnen,

Denen sämmtl. in den Churfürstenthum Sachsen entweder an den Elb-Strom im-  
mediate liegenden, und denselben mit ihren Schiffen befahrenden, oder (ob Sie gleich  
von solchen entfernt) doch vermittelst des Commercii davon participirenden berühm-  
ten Handels-Städten, und zwar unter jenen, der Ordnung ihre Situation nach,

Denen Hochlöblichen Städten

Pirna, Dresden, Meissen, Torgau und Wittenberg,  
Sammt Ihren Hoch- und Wohl. Edlen, Rechtswohlgelehrten, Hoch- und  
Wohlweisen Herren

Bürgermeistern, Syndicis, Stadt-Richtern, Cam-  
merern und übrigen Raths-Berwandten/

Von diesen aber

Denen Magnificis, Hoch-Edlen, Vesten, Hochgelahrten u. Hochweisen Herren  
Bürgermeistern, Pro-Consulibus, Syndico, Bau-  
meistern, Stadt-Richtern und übrigen hochansehnlichen  
Raths-Gliedern,

der Welt-berühmten Kauff- und Handels-Stadt Leipzig,

Wie auch

Denen Hoch-Edelgebohrnen, Hoch- und Wohl-Edlen, Vesten, Hoch- und Wohl-  
gelahrten, auch Hoch- und Wohlweisen Herren

Bürgermeistern, Syndico, Stadt-Richtern, Scabi-  
nis, und sämmtl. übrigen vornehmen Herrn des Raths/

Bei der Königlich-Chur-Sächsischen Sechs-Stadt Zittau,

Als seinen grossen und Hochgeneigten Patronis und Hochzuehrenden  
Herren.

übergiebet diesen Tractat der Neu-eröffneten Wasser-Fahrt,  
aus schuldigster Devotion und geziemender Observanz

Der Autor.

Hochgebohrne, Hoch- und Wohlgebohrne, Hoch-Edel-  
gebohrne, *Magnifici*,  
Hoch- und Wohl-Edle, Beste, Hoch- und Wohl-  
gelahrte, auch Hoch- und Wohlweise Herren,

**S**uß mit Schiffreichen Flüssen durchströmte Länder und Städte je-  
derzeit vor eine sonderbare Gabe Gottes gehalten, von denen  
Städte-Erbauern auch allezeit dahin gesehen worden, daß selbige  
in solchen Gegenden ihre *Situation* bekommen möchten, wo entweder  
eine stattliche Anfurt/ und von der Natur gemachter See-Haven, oder auch ein  
vorbey streichender Schiff- und Fischreicher Fluß zu finden/ oder in dieser bey-  
der Ermanglung doch das *Terrain* durch auszugrabende Canäle und Wasser-  
Leitungen, leichtlich Wasser-reich gemachet werden könnte, solches *probiret* uns  
nicht allein die *Historia* mit so vielen *Exemplis*, an denen uns täglich vor Augen  
liegenden Welt-berühmten See- und Handels-Städten, (deren Erzählung und  
Benennung hier nur überflüssig seyn würde,) sondern es giebet solches auch die  
Vernunft selbst, daß ein solches mit Schiffreichen Flüssen durchströmtes Land  
weit nahrhafter, Volkreicher, fruchtbarer, und zu denen *Commerciis* weit ge-  
schickter/ als ein dieser Bequemlichkeit ermangelndes seyn müsse/ dannenhero  
auch der Heydnische *Livius*, wann er die Glückseligkeit seines Roms heraus  
streichen will, solches unter andern auch der vorbey fließenden Tyber und sei-  
ner schönen *Situation* halber in diesen Worten herrlich preiset: *Non sine Causa*  
*Dii Hominesque hunc Urbi condenda locum eligerunt, Saluberrimos colles, flu-*  
*men opportunum, quo ex mediterraneis locis fruges devehantur, quo maritimi*  
*Commeatus excipiantur Mare vicinam ad commoditates, nec expositum nimia*  
*propinquitate ad pericula Classum externarum. &c.* Das ist, beydes Göt-  
ter und Menschen haben nicht ohne Ursach zur Anlegung der Stadt Rom die-  
sen Ort, wo selbiges jetzt stehet/ erwöhlet, indem die herumliegende Gegend  
mit fruchtbaren Hügeln, die Stadt selbst mit ihren Tyber-Fluß pranget, ver-  
mittelst welchen ihr, so wohl von der Land-Seite als auch der See, alles in  
grossen

grossen Überfluß zugeführt wird/ die Stadt auch selbst weil sie der See nicht allzu nah lieget, durch Ausländische Schiffs-Flotten in keine Gefahr gesetzt werden kan. Was nun solcher Gestalt *Livius* zu seiner Zeit von seinen Rom, und sonderlich des Nutzens wegen, welchen dieselbe von der *Tyber* zu geniessen hätte, gerühmet hat/ ein solches und noch weit ein mehrers könnte ich von hiesiger Königlichem und Churfürstlichen an den Welt-berühmten *Elb-Ström* liegenden Residenz-Stadt *Dresden*, anführen, und daher gar leichtlich auf des berühmten *Sannazarii* sein ehemahliges zu Ehren der Stadt *Venedig* (in Vergleichung deroeselden vortheilhaftigen, und der Stadt *Rom* weit vorzuziehenden *Situation*) gemachtes, und reichlich *recompensirtes* *Epigramma* folgendermassen *parodiren*:

*Viderat Albiacis Dresdam Neptunus in undis  
Stare Urbem, & longo ponere Fura Solo  
Nunc Mihi Tarpejas quantumvis Iuppiter Arces  
Objice, & illa tui Mœnia Martis: ait  
Si Scaphis Naves prefers, si Flumina Rivis  
Illam Homines dicas, hanc habitare DEos.*

Dann so die *Tyber* mittelmäßig beladene *Barquen* nur ertragen kan, kaum erliche wenige Meilen recht Schiffbar/ und bey ihren Ausfluß in die See der Gefahr der dort herum schweiffenden *Barbarischen* See-Räuber stündlich unterworfen ist, so hat hingegen unser *Elb-Ström* bis zu seinen Ausfluß in die See fast einen Lauff von 100. Meilen, seine Fluten ertragen mit viel hundert Centnern beladene *Last-Schiffe*, und die ganze *Schiff-Fahrt* auf denselben hat sich nicht der geringsten Feindlichen Gefahr zu besorgen, der aus so vielen benachbarten Reichen und Ländern darauff geschehender Zufuhr, und der umb *Dresden* herum an vortrefflichen *Prospect*, fruchtbaren Hügeln, lustigen *Weinbergen*/ schönen *Gärten*, *Blumen-Auen*, und reich tragenden *Feldern*, befindlichen, und mit der *Römischen* und *Florentinischen*, gar wohl zu vergleichenden *Gegend* zu geschweigen.

Wie aber *plenis Tit.* Hochgeneigte und Hochzuehrende Herren, nechst der allertheursten Vorsorg unsers allergnädigsten Königes und Landes-Vaters, (daß das Wohlseyn seiner getreuen Unterthanen je länger je mehr durch die *Commercia* und gute *Policey* befördert werden

werden möge,) Ew. *EXCELL. MAGNIFIC.* und Hochweise  
Herrlichkeiten zur Auffnahm der Schiffahrt auf der Elb und andern  
Sächsischen Strömen/ vornemlich aber auch an Beförderung anderer Was-  
ser-Commoditäten durch Schleußen und Canälen, das Ihrige rühmlich bis  
hieher beygetragen, und hierdurch deß tugendhafften *Scipionis* seinen *Axiomati*  
*Quemadmodum Gubernatori Cursus Secundus, Medico Salus, Imperatori Vi-*  
*ctoria, sic Moderatori Reipublicæ beata Civium Vita proposita est, ut Opibus*  
*firma, Copiis locuples, Gloria ampla, Virtute honesta esse possit,* ein vollkomme-  
nes Genügen gethan haben, also hat auch niemand als Ihnen mit größern  
Recht die *Dedication* dieses Neu-eröffneten Wasserfahrt-*Tractats* gebühren  
können, welchen ich hiemit in geziemender *Veneration* gehorsamst offerire,  
und solchen nebenst mir, und denen Meinigen *DERO* gnädigen und gütigen  
*Protection* empfehle, wofür ich hingegen Lebenslang mit aller *Devotion*  
seyn und verbleiben werde

Iuer Hochgebohrnen, Hoch- und Wohl-  
gebohrnen, Hoch-Edelgebohrnen, Hoch-  
und Wohlweisen *Excell. Magnific.* und  
Herrlichkeiten

Dresden, den 1. Octobr. als am Tage  
Remigii, 1722.

gehorsamster Diener

*Paul Jacob Marperger.*

## Vorrede.

**I**n meiner Function eines Commerciën Raths ein vollkommenes Genügen zu leisten, habe ich bis anhero alles bey mir in Überlegung und Nachsinnen nehmen müssen, was denen Commerciis in genere, specialiter aber denen jenigen über welche mir die Vorsorge allergenädigst mit anbefohlen worden, zu ihren bessern Auffnehmen und Flor gereichen könnte, da dann gar viel wegen der Personen, Waaren und Actionen welche täglich in der Rauffmannschafft vorkommen, zu beobachten gewesen, welches alles Stückweiß zu erzehlen, eine so grosse Unmöglichkeit seyn würde, als wann man den weiten Oceanum nach allen seinen Theilen und Eigenschaften auff einer kleinen Nußschalen vorstellen wolte, dann gleich wie dessen Ab- und Zuflüsse, Meer-Busen und Engen, Wirbeln und Strudeln, sonderlich aber seine unter so vielen Himmels-Gegenden differente Eigenschaften gar viel und mannichfaltig seyn, also kan auch das Commercium eines Landes seinen Objectis Qualitatibus und Requisiteis nach, nicht anders als per Partes beschrieben, und was bey jeden derselben vor Observationes (wegen der ihr Auffnehmen beförderenden oder hinderenden Ursachen) zu machen seyn, durch Abhandlung eines jeden Stück's besonders gewiesen werden, diesem nach hat man sich (wie allbereit in verwichner Oster-Messe mit dem Plantagen-Tractat wegen einzuührender Cultivirung frembder Gewächse geschehen,) also auch in gegenwärtigen Wasser-Fahrts-Tractat auf Flüßen und Canälen, bloß allein dahin befließen, die Nothwendig- und Möglichkeit der Commerciën Verbeförderung durch hin und wieder neu anzulegende Wasser-Fahrten, zu beweisen, und das Unternehmen derselben denen welchen daran gelegen ist, bestmöglichst zu recommendiren, webey man dann umb diese Materiam desto lieblicher durch Historische Erzehlungen zu machen, und folglich unsern Persuasoriis einen so viel größern Nachdruck zu geben, diese Ordnung gehalten daß man erstlich die so wohl glücklich und mit guten Success unternommene, als fehl geschlagene und dann auch die noch hinterstellig seynde Vereinigungen so vieler Seen und Flüße auff's Tapet gebracht, hernach aber in den dritten und vierdten Capitel erst recht angewiesen, wohin der ganze Discurs abziele nemlich die von vielen Menschen zu ihren eigenen Schaden negligirende oder doch aus Neid, Mißgunst und Eigennus hinderende gutellnternehmungen anzuzeigen, dabey aber auch zuweisen, wie die meiste solcher in den menschlichen Leben vorkommenden Oblaculorum, sonderlich die, in der darzu gehörigen Mechanic vor unüber-

steiglich gehaltene Berge leichtlich zu heben und zu kleinen Hügeln könnten gemacht, folglich die Arbeit (wann man nur Lust und Eysen zur Beförderung des gemeinen Bestens haben wolte,) mit weit wenigern Kosten als man sich bis hieher eingebildet, vollzogen werden, worauff endlich das fünffte Capitel von dem Recht solcher binnenländischen Schiff-Fahrten die darauff folgende, aber nach Ausweisung des Elenchi Capitem, von solchen Materien und Erzehlungen handeln, welche dem Titul-Blat ein vollkommenes Genügen geben können.

Der Gencigte Leser gebrauche sich dieser unserer wohlgemeynten Arbeit zu seinen Vergnügen, und wünsche mit mir allen wohl policirten Ländern sonderlich aber unsern Teutschland solche hohe Gewalt habende patriotische Public-Personen und auch Geld besitzende Privatos, welche (wo dergleichen neu-zu eröffnende Wasser-Fahrten nur irgend practicables seyn, oder neue Dämme gegen schädliche Überschwemmungen anzulegen, und die alten zu repariren, auch ordentliche Markt-Schiffe und Treck-Schuyten zu établirern, versunkene und verschlammte Länder wieder brauchbar zu machen, die Land-Strassen auszubessern, und näher einzurichten, Städte und Dörffer mit mehrern Wasser-Vorrath, als theils derselben bis anhero nicht gehabt, zu versehen, hin und wieder neue Brunnen zu graben, voraus aber zur Verbesserung der Commerciën heilsame Veranstellungen zu Wasser und Land zu machen ic. nöthig seyn,) ihren guten Rath, Hülffe Vor- und Bey-schusz an Geld und andern Requisites, dem Publico nicht entziehen, sondern da sie ohnedem dem Vaterland ein solches zu leisten schuldig seyn, sich auch als rechtshaffene Glieder desselben desto williger und freygebiger darzu mögen finden lassen.

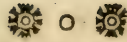
*Hippolytus a Collibus Cap 5. de incrementis urbium quas  
Flumen, Lacus, vel Mare alluit.*

Incredibile dictu quantum maritimis sub Vectationibus aliisque Navigatio-nibus Urbes ditescant & aug. nar. Si igitur commoditate Aquæ navigeræ finantur, fieri vix potest quin ad Magnitudinem brevi per veniant (*& paulo post*) in Confesso est Fluminibus recundari Agrum & Populum importata Annona Latari.

*Vegetius lib. 4. c. 10.*

Magna Urbis utilitas, cum perennes fontes murus includit, quod si natura non præstat cujuslibet Altitudinis effodiendi sunt,

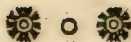
Qui



**Q**ui primus sc̄vis Navem concedidit Undis,  
Seque dedit Turbis, Æole torve, Tuis  
Fortis & infractæ Virtutis dicitur Heros,  
Æsque triplex circum Pectora magna tulit.  
Nec minus ille tamen magnæ est Virtutis Alumnus  
Optimaque æthereæ Semina Mentis habet  
Qui tenui totum Calamo emet rier Æquor  
Complectique una marmora sicit Tabula  
Ille etenim multum retulit sibi divitis Auri  
Hic publicis Rebus commoda multa refert  
Publica quantum igitur privatis Commoda præstant  
Tantundem præstat Penna diserta Rati  
Tuque, O fœcundæ Moderator maxime Pennæ  
MARPERGERE, Decus nobile Pieridum,  
Tu reliquis multum præstas Scriptoribus, Ipsum  
Teque hoc in Scripto Te superasse, puto  
Ergo dum scribis, Fastis scribere futuris  
Donec erunt Naves, Flumina donec erunt.

Hæc in Honorem præclarè docti  
Domini Autoris composuit

*Carolus Ludovicus Comes  
à Lesgewang.*



## Verzeichniß

### Der in diesen Tractat enthaltenen Capiteln.

- Cap. I. Von denen Innländischen Wasser-Fahrten insgemein, und den grossen Nutzen, welder dem Publico dadurch zuwächst, auch wo heut zu Tage die vornehmsten derselben so wohl in, als aussershalb Europa anzutreffen seyn. 1
- Cap. II. Von denen in alten und vorigen Zeiten unternommenen, aber nicht zur Perfection gekommenen Wasser-Fahrten, und ausgegrabenen Canälen, wie auch denenjenigen, welche muthmaßlich noch hin und wieder in Europa, sonderlich aber in Teutschland zu grossen Nutzen und Vortheil der Commereirenden Städte und Länder sich practiciren und ins Werck richten liessen. 54
- Cap. III. Von denen in Verfertigung solcher Wasser-Fahrten und Communications-Canälen, so wohl von der Natur, und einigen aus ihr herrührenden Zufällen, als auch von Menschen verursachten Hindernissen. 73
- Cap. IV. Von denen Gegen-Verfassungen, durch welche solche in den vorigen Capital specificirte und so wohl von der Natur und ihren Zufällen, als auch theils von Menschen verursachte Hindernissen/ könnten entweder ganz, oder zum Theil gehoben werden. 92
- Cap. V. Von dem Recht der Innländischen Wasser-Fahrten, so wohl auf Flüßen, als auf gezogenen Gräben oder Canälen, und denen darzu gemachten Schleusen, wie auch anderen solche Fahrten entweder beförderenden oder verhinderenden Dingen. 129
- Cap. VI. Von einem ordentlich zu bestellenden Fluß- und Rivier-Fahrten-Gericht/ mit was vor Personen solches zu besetzen sey, wie weit dessen Jurisdiction sich erstrecken müsse/ was vor Sachen vor





vor denselben zu verhandeln seyn, in was vor Form solches geschehen sollte, auch was vor Nutzen das Commercium eines Landes dadurch haben würde/ und endlich wovon ein solches Collegium könnte unterhalten werden. 230

Cap. VII. Von unterschiedlichen Documentis, Brieflichen Urkunden und Nachweisungen, welche zu denen, in dieser neu-eröffneten Wasserfahrt allbereit abgehandelten Materien, weitere Erläuterung beytragen können, denen auch noch ein Entwurff einer kurzen Asscuranz-Ordnung/ mit etlichen Rechts-Responsis beigefüget wird. 244

Cap. VIII. Entwurff einer auf Flüssen und Strömen/ sonderlich auf der Donau/ Elb, Rhein, Oder, und andern grossen Flüssen zu gebrauchenden Schiffs-Ordnung, und Fluss-Rechts, welches hernach leichtlich eines jeden Orts Obrigkeit/ oder ein daselbst établiertes Commercien-Collegium oder Strom-Gericht vermehren, und nach ihres Orts Beschaffenheit und Erfordern einrichten könnte. 274

Cap. IX. Von denen berühmtesten Flüssen/ und durch die Natur gemachten Canälen, nemlich denen Fretis, Sunden oder Meeres Engen, welche auf den ganzen Creysß der Erden, sonderlich aber in Europa anzutreffen seyn, auch was etwan bey ein und den andern der darauff vorkommender Commercien und anderer Particularität n halber zu bemercken seyn möchte. 296

Cap. X. Von denen Authoribus, die von Innländischen Wasserfahrten, Wasser-Künsten/ und Wasser-Gebäuden/ sonderlich von Mühlen und Schleusen, und denen dazzu gehörigen Requisiteis, wie auch von dem Recht solcher Wasserfahrten, und Gebäuden, entweder ex professo geschrieben, oder doch derselben hin und wieder in ihren Schriften gedacht haben. 369



Folget zur Erfüllung der übrigen Columnen dieses Bogen, noch ein kurzer Extract von des Authoris dieses Wasser-Fahrts-Tractats seiner bis hieher dem Publico, sonderlich dem Commercio zum Besten schon heraus gegebenen, und noch künfftig zu erwartenden Schrifften, unter jenen seynd nun folgenden

de die Vornehmsten:

Theatrum Historicum Theoretico Practicum quatuor Monarchiarum, oder Nutz- und Lehr-reicher Historischer Schau-Platz der 4. Monarchien. Gazophylacium Artis & Naturæ, oder Neu-eröffnetes Kauffmanns-Magazin, in welchen durch alle drey Reiche der Natur, etliche tausend Simplicia und Composita ihren Ursprung, Zubereitung, Conservation und Verkauf nach beschrieben werden. Die Neu-eröffnete Kauffmanns-Börse. Das Neu-eröffnete Manufacturen-Haus, Des allzeit fertigen Handels-Correspondentens zwey Theile, das Leben berühmter Bau-Meister, das Neu-eröffnete Handels-Gericht oder wohl bestellte Commerciën-Collegium, der curiose Antiquarius durch Asia, Africa und America, wie auch einen Theil Europæ, Probir-Stein der Buchhalter, der Historische Schwedische, Schlesische und Moscovitische Kauffmann, Geographische, Historische und Mercatorische Beschreibung der Königl. Preussischen und Chur-Brandenburgischen Länder in Teutschland, Beschreibung des Hanff und Flachses, und der aus diesen beyden Materialien gefertigten Manufacturen, item der Messen und Jahrmärkte, curioses Natur, Kunst- und Handels-Lexicon, das vollständige Küch und Keller Dictionarium, nützliche und nothwendige Fragen über die Kauffmannschaft, sampt deren Fortsetzung, der Tractat von Montibus Pietatis oder Leyhäußern und Lombarden, und den Nutzen welche solche in Stadt und Ländern bringen, der wohl unterwiesene Kauffmanns-Junge, der getreue und geschickte Handels-Diener, Beschreibung der Banquen, von Haar- und Feder-Handel, Nutz- und Lehrreicher Plantagen-Tractat, von Verheyrahlung armer Bürgers-Töchter, von denen Gasen-Laternen, Strand- und Wacht-Feuern und andern nächtlichen Illuminationibus, von Verbesserung der Fracht und Fuhr-Wägen, Catalogus gelehrter Kauffleut, Prodromus Gärtnerianorum, von Altanen und dero billichen Vortug, vor denen bis hieher gewöhnlichen Haus-Dächern, Beschreibung der Actien, und des damit in Franckreich getriebenen Handels, wobey zugleich eine accurate Mississippische Land-Mappe zu finden, der allezeit fertige Handels-Secretarius, und endlich Gedancken über die Feuers-Brünste und deren Abwendung, samt andern mehr.

Die



Die künfftig zu erwartende, und allbereit in MSt.  
fertig liegende seynd:

Die Beschreibung der Kauffmanns-Börsen, und anderer zum Mercantil, Etat vornehmer Handels-Städte und Republicquen gehörige Gebäude, Stiftungen und Anstalten, von Etablung einer general Feu-Cassa in einer Stadt oder ganzen Land, als einen sichern Mittel solches in baulichen und florissanten Stand zu erhalten, und dessen verlohnen Credit wieder zu bringen, Catalogus gelehrter Künstler und Handwerker, Schauplatz merkwürdiger Jagd-Begebenheiten, der gewissenhafte Kauffmann, gründliche Beschreibung unterschiedlicher Handwerker, Abbildung einer betrühten und wieder getrühteten Wittib, oder Anweisung, wie jedes Stands Wittweib ohne Beschwörung des Publici zu unterhalten seyn, die in einer stillen und untadelhaften Stiftung wohl-versorgte Bürgers-Tochter, worauff hernach noch unterschiedliche wohl ausgearbeitete andere Projecta als von Anrichtung gewisser Theologischen Seminarien, Hospitäler, Invaliden-Zucht-Spinn- und Wärsen, Gast- und Lazareth-Häuser, in genere aber von aller Armen zulänglichen Versorgung, von Weg- und Straßen-Besserungen, Stadt-Gassen, und Begräbniß-Ordnung, von Colonien, und so auch andere nützliche, (aus mehrentheils bis hieber unbekant gewesenen Fundis zu établirende) Policy-Projecta mehr folgen, diesen aber hernach noch in mercantilibus beyzufügen seyn, das Neu-eröffnete See-Gericht, samt einem zulänglichen See-Dictionario, Einleitung zur Wissenschaft aller See-Rechten, der Deutsche Commerciens Rath, Trifolium Mercantile Aureum, die Nachlese sonderbahrer Anmerkungen über den Garn- und Leinwand-Handel, der scharffsinnige, samt den vollkommenen Buchhalter, das Zweyte Hundert gelehrter Kauffleut, das Neu-eröffnete Commerciens-Archiv, Alter und Neuer Schau-Platz, Welt-berühmter Handels-Städte Varia Opera Miscellanea Politico-Mercatorio-Oeconomica, das Söchsische Indien, oder Beschreibung einiger Natur- und Kunst-Gaben, worin das Ehrfürstenthum Sachsen theils von Alters her, theils durch neue Entdeckungen, mit Ost- und West-Indien gemein hat, ferner der veränderte Commerciens-Zustand, in unterschiedlichen Europäischen Reichen und Ländern, von Anfang des 17ten Seculi her, bis auff gegenwärtige Zeit, 2c.



*Votum Autoris pro felici hujus Operis  
fluviatici Successu.*

**Q**ui miros Flatus hæc ad Consulta de-  
disti

Ut bene succedant da boneCHRISTE  
precor

Te sine fumus erunt, Te dante per illa vi-  
gebit

Coetus credentum, publica, priva Domus  
Tu Classis Rector, Tu Magnes, Anchora,  
Ventus

Tu Via, Tuque Scopus, Proraque Pup-  
pis eris

Sic Tibi venturo Portas aperire jubemur

Quà longè latè Terra Salumque patet

Tu Cœlos aperi; nil nos Nisi quærimus  
illud

Hoc est quod sequimur per Mare perque  
Solum.



## Cap. I.

Von denen Innländischen Wasser-Fahrten insgemein,  
und den grossen Nutzen welcher dem Publico dadurch zuwächst, auch  
wo heut zu Tage die vornehmsten derselben so wohl in- als  
ausserhalb Europa anzutreffen seyn?



Leichwie die allweise Allmacht des Schöpfers, dem dürstigen Menschen, in allen, was zu seiner Lebens-Bequemlichkeit zu-  
träglich und dienlich seyn kan, überflüssige un Augenchein-  
liche Vorsehung gethan, deren Erzehlung keine Mensch-  
liche Feder tüchtig genug ist abzufassen, also hat sich auch  
solche Göttliche Vorsicht sonderbar in denen Hydrophila-  
ciis oder Unter-Erdischen Wasser-Behältern, und in de-  
nen, aus denen selbst hervorkommenden und wieder durch ei-

ne perpetuirliche Circulation, in dieselbe einfließende und auf der Ober-Fläche  
der Erden anzutreffende Meeren, Seen, Flüßen, Strömen u. Bächen, und zwar  
unter andern in dieser Absicht erwiesen, damit auch, nachdem die Welt je län-  
ger je mehr bevölkert worden, solchen Völkern (welche alle von einem allge-  
meinen Vater ihren Ursprung ziehen, und dannenhero eine Brüderliche Liebe,  
Freundschaft und Verständniß unter einander haben solten,) vermittelt der  
Schiffahrt, das mutuelle Commercium so vielleichter und angenehmer möch-  
te gemachet werden, und dieses nicht allein, vermittelt des grossen Welt-  
Meers, (welches zu überschiffen zum Theil auch die vielerhand Winde mit  
verordnet, die Kunst des Schiff-Bauens, an den Rasten Noa, denen Menschen  
von Gott selbst gewiesen, in den Magnet aber die Krafft von ihm geleyet wor-  
den, daß er denen, den wilden Wellen sich anvertrauenden Menschen gleichsam

ein Pilote und Begreifer seyn sollte,) sondern auch durch die Rivier und Innländischen Wasserfahrt, welche auf Flüssen und Strömen geschieht, und vermittelt welcher diejenige Waaren, die ein Land dem andern zu communiciren hat, oft hundert und mehr Meilwegs gar wohlfeil und bequem können fortgebracht werden, welches wann dergleichen Wasserfahrten mangelten, anders nicht, (zumahl wo grosse Berge und Wüsteneyen im Wege stehen,) als mit grossen Unkosten und vielen Zeit-Verlust, wie heutigs Tags noch an denen Asiatischen Caravanen zu ersehen, geschehen müste; Dahero sehen wir, daß unter andern auch die Glückseligkeit und gute Situation eines Landes darinnen gepriesen wird, wann es mit vielen Schiff-reichen Flüssen durchströmet und benetzt wird, die vornehmsten Handels-Städte haben auch mehrentheils der Zufuhr halber, an solchen Flüssen zum ersten ihr Lager aufgeschlagen, und grösten theils ihren Wachsthum solchen bequemen Wasserfahrten zuzuschreiben, kein Flecken oder Dorff ist so gering, der nicht einen durchfließenden Bach vor ein grosses Kleinod schätzen sollte. Selbst die wilden in der Wüsteney herumerschwerende, und keinen gewissen Sitz habende Tartarische Horden, suchen die Wasser-Ströme, und die neben denselben gemeiniglich liegende Gras-reiche Auen, auff welchen sie vor ihr Vieh Futter und zugleich auch Wasser zu trincken finden mögen. Ein durchschnittenes und mit Wasser-Gräben umzogenes Land, wird allezeit von grösserer Fruchtbarkeit, als ein solches seyn, deme dieselben mangeln, anderer Bequemlich- und Nutzbarkeiten zu geschweigen, welche die mit natürlichen Wasser-Strömen, Bächen und Canälen beglückte Länder, und auch die, welche mit dergleichen durch Menschlichen Fleiß, Müß und Arbeit versehen worden, zu genießen haben.

Damit aber die Sache durch Exempla so viel klarer werde, so wollen wir die heutigs Tags uns so wohl inn- als außserhalb Europa bekannt gewordene und mehrentheils durch Kunst und Menschliche Arbeit, auch mit grossen Kosten, theils aus politischen, theils aus oconomischen, vornehmlich aber aus Nutzbringenden Mercantilischen Absichten verfertigte, und zum theil noch im guten Stand sich befindliche Canäle und Wasserfahrten vor uns nehmen, die vor alten Zeiten aber mit nicht weniger Müß und Kosten, in gleichen Absichten unternommene, aber nicht zur perfection gebrachte, und dann die noch zu unternehmen hinterstellte, theils auch von der Natur selbst veranlaßte und nur der Menschen ferneres Hand anlegen gleichsam implorirende, auf die nachfolgende Capitel versparet haben.

Diesemnach können unter die heutigs Tags in guten Flor und nutzba-  
ren Gebrauch stehende, mehrentheils durch Kluge und Landes-Väterliche Ver-  
anstaltungen hoher Landes-Obrigkeiten mit grossen Kosten gefertigte, nun-  
mehro aber ihren Eraris und Lands-Commerciis stattlichen Nutzen bringen-  
de Canäle, gezelet werden.

Erstlich der von dem großen Friedrich Wilhelm Churfürsten zu Bran-  
denburg, gefertigte Canal oder neue Gra' en, zwischen der Oder und der Spree,  
welchen wir in unsern Schlesiſchen Kauffmann Cap. XV. ausführlich (und  
zwar aus des seel. Herrn D. Beckmanns seiner Beschreibung der Stadt Franck-  
furt genommen) beschrieben, dieses Orts aber nur Extracts-weise nochmahl ei-  
ne kurze Nachricht davon, folgendes Inhalts mittheilen wollen: Die Zusam-  
mensetzung der Oder und Spree, vermittelst der Schlube, oder des so genann-  
ten neuen Grabens, betreffend, so ist zusehenderst zu melden, daß der Oder-  
Strom vor diesem, ehe Schlesiſen zur Eron Böhmen gekommen, zur Schiff-  
fahrt wenig brauchbar gewesen, weil bey Regierung der alten Herzoge und  
Fürsten die sich noch zu dem Pohlischen Reich gehalten, die Privati sich des  
Nutzens derselben nach Belieben angemasset, und zu dem Ende hin und wieder  
Wehren und Mühlen, in- und an dem Oder- Strom auffgerichtet, so daß  
kaum möglich gewesen, denselben mit großen Rähnen zubefahren, nachdem  
aber König Johannes in Böhmen dieses Land bekommen, und ihm vorgestel-  
let worden, daß nicht allein Schlesiſen, sondern auch allen umliegenden Ländern  
ein grosser Nutzen zu wachsen könnte, wann die Oder, mit Hindansetzung aller  
privat Vortheile, schiffbar gemachet würde, so hat er den Schluß gefasset, sol-  
ches nützliche Werk zu unternehmen, und zu dem Ende An. 1337. eine öffent-  
liche Verordnung ergehen lassen, daß die Oder von Briesg bis nach Croſſen  
durchaus sechzehn Ellen und eine Spanne breit, bis zum Grund offen seyn und  
bleiben solle, damit die Schiffe und Fische frey und ungehindert auff- und ab-  
gehen möchten. Dieses hat hernach Käyser Carolus IV. An. 1349. und auch  
An. 1355. in zweyen an die Stadt Breslau ergangenen Rescripl's ernstlich  
wiederholet, wiewohl das Werk darumb doch wegen der darzwischen gekom-  
menen schweren Kriege liegend geblieben, und endlich gar bis An. 1527. in  
Vergessenheit kommen, da die Fürsten und Stände in Schlesiſen bey König  
Ferdinando I. wieder um die Räumung der Oder, und Execution der obigen  
Edicten angehalten, zugleich auch wegen der Stadt Franckfurt an der Oder  
ihres in Beschiffung dieses Stroms von uralten Zeiten her habenden Rechts  
An. 1528. eine Deputation an den Churfürsten Joachimum I. gesand, und  
umb einen Versuch auff drey Jahr lang die Oder weiter herunter zu beschiffen  
angehal-

angehalten, worauff zwischen höchst-gedachter Seiner Königlich Majest. und Churfl. Durchl. An. 1529. ein gewisser Vergleich zu Speyer desfalls getroffen, und die Räumung der Oder beschloffen worden, so aber gleichfalls zu keinen Effect gekommen, bis An. 1556. so wohl Seine Käyserliche Majestät Ferdinandus I. als Churfürst Joachimus II. beyderseits Ihre ansehnliche Hrn. Deputators gesand, welche die Beschaffenheit der ganzen Gegend genau untersuchen und abwägen lassen, da sich dann befunden das die Sache wohl möglich und zu Stand zu ringen wäre, ja es haben beyde Potentaten hierauff Anno. 1558. sich zu Franckfurt an Mayn dieses Wercks halber persöhnlich unterredet und beschloffen, daß die Einrichtung dieses Graben in 2. Theil solte getheilet, und selbiger von der Spree bis an die Brücke vor Mühlrose auff Käyserl. Unkosten von Mühlrose an aber bis in die Oder auff Churfürstl. Unkosten verfertigt und unterhalten werden, hiebey nahm sich auch Käyser Ferdinandus der Räumung des Oder-Stroms ernstlich an, verordnete zu solchen Ende ein großes Geld, zu denen darzu benöthigten Unkosten, und wolte das alle diejenige so vor Alters an den Oder-Strom zur Verhinderung und Schaden der Schiffarth eigenmächtig wehren geschlagen und Mühlen gebauet, mit baaren Geld. dafür solten vergnüget, und gedachte Mühlen und Wehren abgebrochen werden, damit die Schiffahrt ihren freyen Lauff behalten möchte, das Käyserl. Edict hierüber ist datirt Prag den letzten November. An. 1561. Hierauff gieng die Arbeit an den neuen Graben fort, kam aber bald als allbereit 40. Tausend Reichsthlr. darauff von Käyserl. Seiten verwandt worden, wieder ins stecken, welche vergebliche Arbeit (woron man heutiges Tags die Vestigia noch siehet) von den gemeinen Mann der alte oder der Käyfers-Graben genant wird, bis endlich Hoch-gedachte Seine Churfürstl. Durchleuchtigkeit Friederich Wilhelm Glorwürdigsten Andenkens, auff sonderbahres Einrathen. Dero Ampts-Raths und Hof-Rentmeisters auch Directoris des Post- und Salz-Wesens Herren Michael Matthias, die Conjunction der Oder und Spree, vermittelst Ziehung eines der Schiffahrt gemessenen Grabens unter der Direction Herrn Philipps de Chiese Churfürstl. General-Quartier-Meisters und Ingenieurs von neuen resolviret, und solches gleich vielen andern seinen großen Thaten auch rühmlich ausgeführet, und zwar hat man den See zu Mühlrose gleichsam zum Fundament dieses nützlichen Wercks gesetzt, und aus denselben den Graben zu beyden Seiten abgeföhret, nehmlich den nach der Spree graden Weges zu, den nach der Oder aber theils neben der Schlube hin theils durch die Schlube herdurch.

Die Länge dieses Grabens erstrecket sich in allen. auff 3. teutsche Meilen, die.



die Breite fünfß Rhein-Ländische Ruthen, die Tieffe sechs Fuß, und seynd nach der Spree zu 27. Schleuffen durch welche er zwölff Fuß tieff in die Spree abfällt, nach der Oder zu seynd 11. und eine halbe Schleuffe, durch welche er bey 60. Fuß biß hinunter an die Oder gehet, daß also diese auff 60. Fuß tieffer als die Spree lieget, der Anfang des Baues wurde An. 1662. gemacht, und An. 1668. war alles gethan, wie dann auch wirklich das Jahr darauff, nemlich An. 1669. der Anfang mit der Durchschiffung und zwar mit 5. grossen Oder-Kähnen gemacht worden, welche 28. Garn- und 4. Röhre-Fasser einhatten, diese waren den 27. Febr. A. v. von Breslau ausgefahren, und den 8. Mart. schon in Berlin, und also etwan in 9. Tagen angelanget, da man die eingeladenen Waaren so gleich wieder in Hamburger Schiffe übergesetzt, und solche ohne Zeit Verlust weiter fort spediret hat, worauff die Schiffahrt durch diesen neuen Graben bis auff den heutigen Tag glücklich continuiret worden.

Nachdem aber obgedachte Schleuffen alle von Holz gemacht, und dabey befunden worden, daß dero Unterhaltung jährlich ein Grosses kosten würde, als wurde An. 1697. resolviret, an statt der hölzern steinerne auffzuführen, die überflüssige Schleuffen einzuziehen, und die Direction dieses Wercks dem damahligen Geheimen Hof- und Amts-Cammer-Rath auch Hof-Kentmeister Herr Johann Thomas Matthias, genant von Berchem des obgedachten Thomæ Matthiæ Ur-Enckel, und nächst ihme dem Land-Bau Directori Martin Grünebergen auffzutragen, worauff der Anfang der ersten Schleuffe bey dem Neuen-Haus An. 1699. den 1. Julii als an Seiner damahls noch Churfürstlichen Durchl. Geurths-Tag gemacht, der erste Stein darzu geleyet, und nachdem selbige vollzogen, folgende Inscription in Stein eingehauen mit beygefüget worden.

*Eosam. inter Spream & Viadrum, que summo per universum Imperium Romanum Commerciorum incremento Oceanum Germanicum cum Mari Baltico conjungit Divus FRIDERICUS GUILIELMUS Magnus. El. Brand. Maximis Progenitoribus frustra tentatam, admirando successu primus perfecit, Dn. FRIDERICUS III. El. Brand Patriæ Virtutis & Divini instituti Hæres dilapsa per ætatem Sublicio Stratumine Alvei solum fluxum nova fistucatione & Palis robustissimis firmavit, Cataracten hunc Saxeo Munimento solidavit & Die suo Natali ipsis Kal. Jul. A. M. D. C. XCIX. inter acclamationes plaususque Populorum, exordium operis primum Lapidem poni iussit.*

In dem folgenden 1701 Jahr, wurde zur Errichtung der andern Schleiße an den Eisen-Hammer, an eben denselben nehmlich Sr. Königl. Majestät Geburts-Tag geschritten, und deßfalls folgende Inscription, der Nachwelt zum ewigen Angedencken, zu lesen vorgefellet:

*Operum immortalium felicissimus Auctor FRIDERICUS Primus Rex Borussiae, Primo ineuntis Seculi Anno Secundam Cataractam pro lignea Lapideam, pro fragili aeternam, pro gemina & interrupta simplicem & continuam Novae fossae circumdaturus, hunc Lapidem, primum ejus ad firmitatem fundamentum, ultimum ad posteritatem Monumentum Die suo natali 12. Jul. MDCCI. optimis Auspiciis collocari jussit.*

Anno 1702. folgte die Hammerfortische mit dieser Inscription:

*FRIDERICUS Primus Rex Borussiae Felix, Pius, Inclytus, Victor, D. XII. M. Jul. Anno Christi MDCCII. Regni Borussiae Secundo, Electoratus Decimo quinto, Aetatis quadragesimo quinto inter Regia Belli ac Pacis opera hujus Cataractae Lapideae, exoptatissimis auspiciis, primum fundamentum hic statui jussit. Lege & admirare grata Posteritas*

In diesem Jahre wurde auch die Schleiße bey dem Weißen-Sprung von Steinen noch aufgeführt, davon die Inscription also lautet:

*Post innumeras Cataractarum Moles, quas FRIDERICUS Primus Potentissimus Rex Borussiae Aeternis & immotis Lapidibus passim extruxit, huic etiam albo Fonti nunc Honos habetur & Albus Dies illurefert XII. Jul. MDCCII. Natalis Regius auspiciatissimus omnium felicissimorum operum perpetuus Parens, quo primus Lapis, hujus Cataractae Lapideae ad muniendas albi Fontes Aquas, applaudente Patria collocatur.*

Vorauß hernach die übrige Schleißen ferner fortgebauet worden seyn, welche der Ordnung nach also auf einander folgen, als:

Beym Eingang in denen neuen Graben von der Oder her, bey dem Dorffe Briegke, ist die erste Schleiße, in welcher das Schiff gleich 6 Fuß hoch steigt.

Die 2. wird der Finckenheerd genannt, in dieser steigt das Schiff 9 Fuß.

Die 3. der weiße Berg, in solcher steigt es  $8\frac{1}{2}$  Fuß.

Die 4. zu Lindau, erhebt das Schiff 9. Fuß.

Die 5. zu Weißenspring 8 Fuß.

Die 6. zu Runerts gleichfalls 8 Fuß.

Die 7. ist die Hammer-Schleiße, hier steigt das Schiff 10. Fuß.

Die 8. zu Mitrose, als auff der höchsten Elevation,

In der 9. als der Busch oder Peißchen, und hierauff  
10. in der Neuhäuser Schleuße, sincket es wieder.

Herunter biß es nicht weit von Neuhauß bey Neubrück in die Spree, und von solcher ferner nach Fürstewald kommet, woselbst es der allda liegender Mühle halber, noch eine Schleuße, und also in allen Eilffe passiren muß, worz auff der Weg durch viele Umschweiffe die Spree ferner hinunter über die so genannte Mißel-See bey Köpenich, und dann wieder auf der Spree biß nach Berlin gehet, woselbst noch eine Schleuße in der Stadt, und also die zwölffte zu passiren, ehe sie völlig vor den Nachhoff zu liegen kommen, und also das Ende ihrer herunter Reise von Breslau erreicht haben.

Der, Unterwegs in der Oder sich findenden Weehren, seynd eigentlich Sieben, die vor andern was zu bedeuten haben, als 1. die zu Dörnfurt, wo die Jüdische Druckerey ist, 2. zu Rongs, 3. zu Steinau, 4. zu Löska, 5. zu Liebgen, 6. zu Wilekzens, 7. zu Beuthen.

Ein vortrefliches Werk würde vor diese Oder-Schiffahrt gestiftet werden können, wenn man hin und wieder neue Dämme auffführte, damit bey großen Wasser die Länder nicht so sehr überschwemmet würden, daß hernach die Schiffer den rechten Strohm nicht zu treffen wissen, sondern so zu reden, über Stock und Stiel hinfahren, und Schiff und Gut in Gefahr setzen müssen, wobey dann auch sonderlich wegen der Oder großen Krümmen in Bedencken zu ziehen wäre, ob nicht auff denen Stellen, da sich dieselbe in Arme zu zertheilen und zu ergießen pfeget, hohe Wege-Zeiger, wie auf dem Lande aufzurichten, bey welchen die Schiffende wahrnehmen könnten, welches der rechte Strohm sey, dem sie zu halten hätten, auch würde es zur Herauffahrt überaus profitable seyn, wann die Ufer gebessert und erhöhet, hin und wieder Stege übergeschlagen, und sonderlich Dämme gemacht würden, auf welchen diejenigen die an der Linie ziehen, ein Stück wegs continuo fortgehen könnten, bey niedrigen und seichten Wasser müsten die Untieffen erkundiget, und solche so viel möglich, schiffbar gemacht und ausgeräumet werden, nicht weniger wären auch hin und wieder bequeme Schiff-Stationes und Anlandungen, benebenst dabey erbauten guten Caravanserais oder Wirths-Häusern zu veranstalten, in welchen die Passagiers bey Nacht und Sturm ihre Retirade finden könnten, da ieziger Zeit gar schlechte Anstalt darvon zu sehen, also daß man desfalls wohl Ursach hätte, bey denen Türcken und klugen Sinesern in die Schule zu gehen, und jenen die vor ihre Reisende gemachte Bequemlichkeiten, diesen aber die Verbesserung solcher binnen ländischen Schiffahrten (wie hernach mit mehrern wird gelehret werden) abzulernen. Wann

Wann auch bey der Ausfahrt aus der Oder um nach dem neuen Graben zu gehen, ein fast halb tägiger Umgang die Oder hinunter, bis wieder herauff nach den Dorff Wriezke zu wo die erste Schleyße ist, sich ereignet, als würde meines Bedünkens nicht übel gethan seyn, wann gegen der Wriezker so genannten See über, ein neuer Durchschnit bis in die Oder gemacht würde, dadurch man dann ein grosses gewinnen, und fast Fürstenberg erreichen könnte, ingleichen würde auch die Zumachung des so genannten Gletscher Lochs an der Oder, ein grosses zu facilitirung der Schiffahrt contribuiren, alleine dergleichen zum Nutzen des Publici gereichende Dinge, seind heutiges Tags bey der schlecht bestellten Policy- und Commerciens-Besorgung mehr zu wünschen als zu hoffen.

Ehe wir aber gar von den neuen Graben abweichen, wollen wir den geneigten Leser die lateinische Erklärung über dessen Vorstellung in Kupffer, welches der berühmte Blesendorff in Berlin gemacht, alhier mittheilen, also lautend:

*Coniungere Suevum ac Viadrum Amnes. Fossa nova ceptum est Anno 1662. jussu atque sub Auspicio Serenissimi ac Potentissimi Domini FREDERICI GUILIELMI Electoris Brandenburgici, & quod antehac frustra conati sunt seculo ab hinc & multo ante Prædecessores, id nunc consummatum ac opere ipso exhibitum est, Moderatore Nobilissimo ac Generoso Domino Philippo de Chiese, Supremo Castrametatorum Præfecto Serenissimique Electoris Camere Nobile primario. Fossa hæc lata quinque Perticas Rheinlandicas, Longitudo eius ut mensura docet tria Milliaria Germanica vel 5. vel 6. horarum itinera excedit, in medio Longitudinis fere situm est oppidum Mühlrose unde ad utrumque Latus ex Lacu A. cui Aquam ministrat ex Lusatia defluens Rivus, quem genuino Nomine alii Schlibe vocant per fossiculam B. ad utrumque flumen descendit. Fulcitur ea Retinaculis nonnullis que in Hollandia Schluysen vocant, ob soli declivitatem inter prædictos amnes ad lævam duo sunt C. C. per que pedes duodecim descendit Aqua, reliqua ad dextram sunt Retinacula, Characteribus D. D. D. & c. notata numero sunt novem, atque de oppido ad Oderam usque Sexaginta pedes demissius solo est, unde patet Suevum præ Viadro quinquaginta pedes elatiorem esse Situatam.*

Wir setzen diesen ietzt beschriebenen Weltberühmten Graben oder Canal nicht unbillig an die Seite, die von eben höchstgedachten Churfürsten in

in dem Havel-Strom bey Rathenau, Brandenburg, Spandau, Dranienburg und Zedenick, ferner die in den Spree-Fluß Anno 1650. nahe bey Berlin, nicht weniger auch zu Lipstad in den Lippe-Fluß, und zu Cleve in den Rhein-Fluß auffgebaute Schleusen.

Und dann was seine in Gott ruhende Königliche Majestät in Preussen König Friedericus, als eines so grossen Vaters Preißwürdigster Sohn, an dergleichen Wasser-Gebäuden ferner hinzu gethan, als da seynd daß er erstlich den Saal-Fluß von Halle aus bis in die Elbe dergestalt Schiffbar gemacht, daß jetzt grosse mit Waaren beladene Last-Schiffe von Hamburg herauff bis nach Halle kommen können, weil aber solches ohne Verfertigung unterschiedlicher Schleusen nicht angehen kunte, als musten Sieben derselben gemacht werden, davon Sechs auff Königliche, die Siebende aber auff des Fürsten von Anhalt Bernburg Kosten gebauet seyn, sie seynd aber alle von Quader-Steinen vest und zierlich auffgemauret, jede vorn, bey denen Häuptern oder Eingang 18. Fuß, in der Mitte aber 20½. Fuß breit, und 220. Fuß lang, in der Höhe aber seynd sie ungleich, es soll auch jede mehr als 20. tausend Reichsthaler zu bauen gekostet haben, diese Schleusen stehen nicht in der Saale, sondern in einen neben derselben gemachten Graben, weil die Schnelligkeit des Saal-Flusses und die auff denselben gebaute Mühlen und Wehren es nicht anders zulassen wollen, daß aber ein solcher Graben auch in alten Zeiten schon der Orten müsse gewesen seyn, will fast aus der zwischen dem Erg-Bischoff Theodorico, und der Stadt Magdeburg A. 1366. wegen der Durchfabrt einiger Korn-Schiffe durch Halle und Calbe entstandenen Zwistigkeit erhellen, welche doch endlich, wie Olearius in Halygraphia Topo Chronologica meldet, gütlich beygelegt worden.

Die ansehnlichste und merckwürdigste unter obigen Schleusen ist die zu Trotta, eine halbe Meile von Halle auffgebaute, zu welcher Seine Königliche Majestät, damahls noch als Chur-Fürst, den 3. Juli An. 1694. und zwar gleich nach vollbrachter Inauguration der neu-eröffneten Universität Halle, und also zu einer recht merckwürdigen Zeit den ersten Grund-Stein gelegt, dessen zum ewigen Angedencken noch folgende in Stein eingebauene Aufschriefft zu lesen ist:

*FRIDERICVS III. Elector Brand. III. Julii An. MDCXCIV.  
III. ab Inaugur. Academ. Hall. Die. Prim. ad Sal. Navig. posuit Lapidem.*

Vorauß hernach die übrigen Schleusen auch völlig angeleget und erbauet worden, da dann an der Hällischen vorn an der Mauer eine Kupferne Tafel zu sehen, auff welcher abermahl des Durchleuchtigsten Fundatoris und seiner Ministrorum, die ihme mit Rath und That beyhülfflich gewesen seyn, folgender Massen gedacht wird:

*M. S. Auspiciis & sumptibus Serenissimi & Potentissimi Principis ac Domini DN. FRIDERICI III. Marchionis Brandenburg. S. R. I. Archicammerarii & Elect. Brand. Consilio illustrissimi DN. Praesidis Gener. Baronis de Danckelman, & Consiliarii Camerae intimi Christiani Friderici Krauts, confectis jam superioribus annis MDC XCIV. & XCV. nec non hoc anno MDCXCVI. quinque Canalibus Trottae, Wettini, Rotenburgi, Alslebie & Calbae, operis Directore Nebringio, Architectonibus Nulizio, Schrötero, Schulzio, Magistro vero Reichmanno existentibus, haec tandem Canalis Gimrizenjis Fundamenta jacta sunt Die, XXV. Junii Anno MDCXCVI.*

Welch eine kostbare und zierliche steinerne Schleuse allerhöchst gedachte Seine Königl. Majestät in Preußen auch in Berlin auffgeführt, solches lieget so viel tausend täglich vorübergehenden Menschen in den Augen, ihre Länge ist 21. Ruthen, oder 252. Fuß, die Breite aber 24. Fuß, noch eine andere dergleichen aber nur hölzerne Schleuse wurde in den Spree-Fluß zur neuen Mühle, nicht weit von wendisch Wusterhausen auffgeführt, und wann der Anschlag einen neuen Graben von Storkau aus bis an den Spree-Wald zu ungemeinen Nutzen der Nieder-Lausitz zu ziehen noch vor sich gehen sollte, so würden dergleichen Schleusen noch weit mehr nöthig seyn.

Daß auch in den Clevischen kostbare Schleusen von Seiner Königl. Majestät erbauet worden, davon wird anderwärts Meldung geschehen, nahe bey Wusterhausen floß vor diesen ein kleiner Fluß die Flies genannt, in die Spree, welche heutigs Tags durch drey gemachte Schleusen dergestalt schiffbar gemacht worden, daß man jetzt von Berlin aus mit ziemlich beladenen Schiffen bis Wusterhausen, Mitten-Wald, Mellen, Zossen, und Spremberg fahren kan, wie dann alle in Berlin nöthige Gyps-Steine, durch diese Fahrt zugeführt werden. Eine andere dergleichen Schleuse sieht man auch bey Dastorff, woselbst eben die Kalch-Stein-Brüche am meisten anzutreffen seyn.

Daß

Daß also hieraus zur Genüge erhellet, wie durch angelegte Gräben und Schleusen, die Schiff-Fahrt und folglich die Commercias an denen Orten, wo man sich zuvor von beyden nicht hätte dürffen träumen lassen, mächtig können befördert werden. Cessante enim Navigatione cessabunt Commercias nec ex Transmarinorum copia aliorum inopia habebit subsidium, nec occurrent sibi solatia Regionum si vehicula tollantur de invio, seynd Worte des Cypriani de Baptismo Christi, c. 3.

Es seynd auch vielmahl die Schleusen nicht so wohl zur Bequemlichkeit des Transports, als zur Beschützung des Landes angewendet worden, welches die Vereinigte und andere Nieder-Länder wohl verstanden, wann sie, bey Feindlicher Überziehung ihre Dämme und Deiche durchgestochen, und die Feinde dadurch von weitem Einbruch verhindert haben.

Da auch vornehmlich die Mühlen und Wehren die in denen Flüssen zu finden, die Schiff-Fahrt eines Landes verhindern, wie hernach in dem 3ten und 4ten Capitel mit mehrern wird gedacht werden, so seynd die beyher gezogene und mit Schleusen versehene Gräben, das beste Mittel davor, oder da Wirbel Strudel und Fälle, Felsen und andere Ungelegenheiten die Schiff-Fahrt eines Stroms unmöglich machen, wie in dem Rhein, Donau, der Oder und Weser zu ersehen, so müssen abermahl die Schleusen das beste thun, dannhero wird der Weser-Fluß bey Hameln durch Schleusen zu einen gar gleichen Gang gebracht, und bey Harburg (welches gegen Hamburg über in Lüneburger Land lieget,) würde die (durch die aus der See kommende Fluth auffgeschwellte) Elbe alles überschwemmen, folglich auch die FARTH von Hamburg nach gedachten Harburg unbrauchbar machen, wann diesen Unheil durch Dämme und Schleusen nicht vorgebauet würde.

Damit aber dem geneigten Leser die Structur solcher Schleusen noch besser vor Augen gemahlet werde, so bilde er sich ein, einen Canal oder Graben der so breit ist, daß ein Schiff räumlich durch gehen kan, die Wände des Canals werden bey grossen Wercken zu beyden Seiten mit Quater-Steinen gefüttert, vorn und hinten sind an solchen Canal starke hölzerne Thüren von zwey Flügeln, welche alsb zusammen schliessen, daß sie gegen den Fluß eine Spitze oder ausgehenden Winkel machen, neben denen untern und obern Thüren sind beyderseits in denen Mauren Röhren, etwan 1. Fuß oder 1½. Fuß ins gevierde, deren eine Oeffnung in den Canal hinein, die andere unten und oben hinter den Canal heraus gehet, es müssen aber beyde Oeffnungen mit Fall-Thüren können verschlossen werden, ferner so werden zu beyden Seiten Kloben oder

Haspel angeleget, durch deren Hülff ein oder zwey Menschen die Schluessen-  
Thüren auff und zu ziehen können, wann nun ein Schiff oben in dem Fluß  
herab kommt so wird die untere Thür zugeschlossen, wie auch beyde Rinnen  
in der Mauer so bleibet das Wasser in den Canal der Schluesse so hoch stehen,  
als es oben in den Fluß ist, und also kan das Schiff sicher hinein fahren, hie-  
rauff schliesset man die Thüren da es durch gefahren hinter denselben in, hin-  
gegen die Rinnen neben den untern Thüren auff, daß das Wasser allgemach  
ablauffe, wann es nun bald dem Wasser in untern Fluß gleich ist so machet  
man die untern Thüren wieder auff und läset das Schiff fort fahren, und so  
fortan ein oder mehr Schluessen durch, bey welchen allen auff icht- erzehlte  
Manier procediret wird, kommt in Gegentheil ein Schiff von unten herauff,  
so müssen erst wiederumb beyde Rinnen und die obere Thüren verschlossen  
seyn, so bald nun das Schiff in die Schluess eingelauffen so werden die untern  
Thüren und Rinnen zu, hingegen die obern Rinnen beyderseits auffgemacht,  
so läufft dadurch die Schluess allgemach voll Wasser bis es den obern Fluß  
gleich stehet, alsdann werden die obern Thüren wieder auffgemacht und kan  
solcher Gestalt das Schiff seinen Lauff weiter fortsetzen, wie solches auff dem  
vor beschriebenen neuen und andern Graben sonderlich auch zu Gröningen,  
Muyden und zur Gaude in Holland zusehen ist. Auff Wassern da nur kleine  
Schiffe gehen, pfleget man zu weilen anstatt der Schluessen an die Abfälle der  
Wasser Roll-Brücken anzulegen, weil solche weniger als die Schluessen kosten,  
es steigen aber dieselbe aus den Grunde des hohen Wassers allgemach auff bis  
sie von oben hernach auff den Grund des niedrigen Wassers wieder abfallen,  
und ist ihre Breite etwan nach der Breite eines der Orten gewöhnlichen Schif-  
fes, diese ganze Brücke ist mit runden Wellen eine nahe an der andern be-  
leget, die sich gern umb eiserne Spindeln umbdrehen, solche Brücken müssen nun gar  
nabe am Ufer liegen umb daselbst eine Welle mit einem grossen Tret- oder  
Trampel-Radt oder mit einen Haspel zusetzen, wann derowegen ein Schiff es  
sey unten herauff oder oben herab kommt, so wird es mit einen Tau oder Seil  
an die Welle gehänget, und durch Hülffe des Trett-Radts oder Haspels oder  
auch mit Kloben in die Höhe gewunden, da es dann auff den scharffen Rücken  
nicht stehen kan, sondern alsobald auff der andern Seiten sich wiederum zum  
Ablauffen neiget, daß man nichts weiters zuthun hat, als das Radt oder den  
Haspel anzuhalten daß das Schiff nicht zu schnell ablauffe.

Daß auch der Gebrauch der Schluessen schon sehr alt seyn müsse erhellet da-  
raus, weil An. 1218, den 17. Novembr. die mehr als hundert Jahr zuvor von  
einen



einen Grafen von Oldenburg gemachte Schleusen weil selbige nicht stark genug gewesen, oder durch das Alter untüchtig gemacht worden, durch die wüthende See (wie leider noch jüngsthin und bey unsern Zeiten vielmahls schon der Orten geschehen) durch gebrochen, und ein grosser Theil des Oldenburger sampt den benachbarten Friesland überschwemmet worden, von denen Friesländischen von Fürsten Galone erbauten Schleusen schreibt Hanconius:

Galo cataractas passim dedit atque Struendis præfuit aggeribus quorum tunc usus in ora nullus erat nostra, late dominantibus undis. Daß also die Schleusen nicht allein ein Land vor Überschwemmungen zu garantiren, sondern auch die durch dasselbe zu ziehende Canäle zu facilitiren gar bequem und nützlich seyn, wie dann solcher Schleusen schon in unsern Jure L. I. §. 4. ff. de Rivis gedacht wird da Ulpianus sagt: Septa sunt quæ ad incile opponuntur Aquæ derivandæ compellandæve ex Flumine causa, sive ea lignea sive lapidea, sive qualibet alia materia sint ad continendam transmittendamque aquam excogitata, da dann durch das Wort incile wie Festus de Verbor. Signif. und Ulpianus selbst d. l. §. 5. schreibt, ein mit Schleusen und Dämmen versehener Canal verstanden wird.

In Beyern soll, wie Vogemont in seinen Tractat, welchen er Teutschlands vermehrten Wohlstand nennet, berichtet, ein Canal vier Meilwegs lang nemlich von Dachau und Schleißheim bis auff München gegraben worden seyn. Auch in München selbst sollen drey aus der Iser hinein geleitete Canäle viel zu dieser vornehmen Residenz-Stadt ihrer Reinlichkeit beytragen. Ingleichen kan auch die künstliche Manier auf den Lech, Iser, Traun und andern Flüssen mit Schiff und Flößen, mittelst der aufgeschwellten Wasser zu fahren, unter Beyerlands Schiff-Bequemlichkeiten wohl gerechnet werden. Bemeldter Author gedencet auch einer sonderbahren auff dem Land liegenden, und zu dergleichen binnen Ländischen Schiff-Fahrten sehr dienlichen Walzen-Brücken, davon eine zu Owerdam unweit Amsterdam soll anzutreffen seyn, deren man sich gebraucht umb aus dem Harlemer Meer, die Schiffe in die Süder-See zu bringen. Ingleichen einer andern, welche in Beyer-Land zum Vorschein gekommen, da nemlich die Beyern, welche ihr Salz auff der Donau von Passau bis auff Demauwerth hienauff zu führen pflegten, davon aber den Bischoff von Passau Zoll geben musten, (weil der Inn-Strom auf welchen das Salz herunter geführt wird, nechst bey Passau in die Donau fällt,) umb dieser Zoll-Beschwerung hinführo zu entgehen, auf eine ganz besondere Weise ihr Salz mit

Schiffen über Land zu fahren erdacht hätten, indem sie große Bäume oder Walzen in ihres Chur-Fürsten (nicht weit von Passau gränzenden) Territorio zwischen der Donau und den Inn neben einander geleyet, auf welchen sie hernach die mit Salz beladene Schiffe von den Inn-Fluß in die Donau, und folglich auf dieser weiter zu ihrer Salz-Niederlag nach Donauwerth gebracht, woraus er argumentiret, daß wann ein solches seltsames Schiff-Fuhrwerk einen ziemlichen weiten Weg angegangen, daß dergleichen Walzen-Brücken auf einen kurzen District auch nicht undienlich seyn sollten. Merckwürdig ist auch, daß die zu Traunstein in Beyer-Land gewonnene Sohle oder Sulze 4. Meilwegs lang über hohe Berge in hölzern Röhren geleitet wird.

Zwischen der berühmten Reichs- und Ansee-Stadt Lübeck, und dem Elb-Fluß ist An. 1391. vermittelst der so genannten Möllmschen See und der Stegnis, (einen kleinen Flüsslein dieses Namens,) ein biß nach Lauenburg an die Elbe gehender Graben gezogen, solcher mit unterschiedlichen Schleusen versehen, und hierdurch eine Wasser-Fahrt gemacht worden, deren sich die Lübecker ihre aus der Ost-See kommende, und nach der Elb destimirte Waaren, als Korn, Eisen, Hanff etc. und also auch vice versa das von Lüneburg nach Lübeck destimirte Salz, zu überschiffen, gar nützlich bedienen.

Eben diese vornehme Reichs-Stadt hatte auch An. 1303. einer andern Wasser-Fahrt halber von Herzog Heinrich zu Mecklenburg ziemliche Anfechtung, indem er auff den so genannten Priwalk einen festen Thurm anlegte, denen Lübeckern die freye Fahrt auff den Strom dadurch zu bekümmern, sie schafften sich aber bald Rath, fielen mit gewaffneter Hand aus, und zerstörten solche neu-angelegte Bestung bis auff den Grund, als auch lange Zeit hernach nehmlich An. 1505. die Mecklenburger gleichfalls sich regeten, und denen Lübeckern den freyen und erlaubten Fischer-Strom bey Dassau disputiren wolten, kam es abermahl zur Thätigkeit welche doch endlich gütlich bengelegt, und der Stadt ihre von An. 1262. wohl hergebrachte Freyheit zu fischen bestättiget worden.

Nachdem auch dieselbe An. 1188. von Grafen Adolpho III. das Eigenthum der Wiesen von Travemünde an bis nach Oldeslo umb 200. Mark Silbers, ingleichen den Wald und Traven-Strom aus Begnadigung Kayfers Friderici I. in eben diesen Jahr erlanget, davon die Wort des Diplomatis lauten als folget:

Nos Civibus nostris tradidimus usus & Cominoditates Terminorum præscriptorum a Civitate sursum usque ad Villam Odislo, ita, ut quod in utraque parte Fluvii Travenæ ad duo milliaria usum habeant Nemoris tam in lignis, quam in pratis & pascuis excepto Nemore quod est assignatum Cœnobio B. Mariæ, insuper licebit Civibus & eorum piscatoribus piscari per supra dicta omnia a Villa Oldislo usque in mare præter septa comitis Adolphi - - - concedimus eis, ut usque ad locum, ad quem inundatione ascendit Fluvius qui Travena dicitur, eadem, qua, & intra Civitatem, Fruantur per omnia libertate & Justitia usque ad Terminos Pontis, etiam eadem, qua in Civitate, ut diximus eos uti volumus. Justitia & Libertate.

So maintainirten sie sich bey solcher ihrer erlangten Jurisdiction folgender Gestalt, daß Jährlich ein Lübeckischer Rathsherr unter Trompeten und Pauken Schall den Traven-Ström hinauff bis Oldeslo an die Brücke fuhr, und daseibst öffentlich ausrief, bis hieher gehet meiner Herren Jurisdiction, als aber Seine Königl. Majestät von Dennemarck seiter An. 1660. solches nicht mehr dulden, sondern die Wort des vor angezogenen Privilegii bloß de libero usu navigandi von freyen Gebrauch der Schiff-Fahrt ausdeuten, die Stadt aber solches nicht annehmen wollen, ist darüber zu Wien ein Process anhängig gemacht worden, der noch bis diese Stunde nicht erörtert ist.

In Preußen ist der Mümmel-Fluß, auff Polnisch Niemen Lateinisch Chronus genannt bekant, dieser, eh er noch in das Churische Haf fällt, theilet sich in viel Arme darunter die Ruß und Gütze die wichtigsten seyn, diese letztere ist nunmehr durch einen Graben mit der Deine, die ebenfalls ein Graben aus der Pregel ist, unweit Labian, und zwar auf Kosten einer vornehmen Preußischen Familie vereiniget, also daß die Littauische Fahr-Zeuge oder Wittinnen, welche den Mümmel-Ström herunter kommen, gar süglich mit ihren Waaren bis nach Königsberg gelangen können, ohne daß sie nöthig haben, erst in das Churische Haf, und von dar wieder bey Labian in die Deine einzulauffen, sondern sie gelangen nunmehr vermittelst des neuen Grabens binnen Lands in die Deine, und folglich bey Tappian durch Hülffe etlicher Schleusen in die Pregel, welche durch Königsberg in das frische Haf fließet, und dadurch dieser berühmten Stadt einen stattlichen See-Handel zuwege bringet.

Einer gleichen durch Menschlichen Fleiß und Arbeit zuweg gebrachten Handels-Begquemlichkeit hat sich auch die Stadt Elbingen seiter An. 1682. zu rühmen, da der aus der so genannten Drausmer-See entspringende

Elbing-

Elbing-Fluß dergestalt gereiniget worden, daß nunmehr die Schiffe auff denselben gar füglich von der Stadt Elbingen an, bis ins frische Haf hinunter und wieder herauff kommen können.

Eine solche Vertieffung und Reinigung des Wipper-Flusses hat auch der Stadt Rügenwalde in Hinter-Pommern, oder vielmehr in Wenden, (welches vor Zeiten ein Stück von Pomerellen gewesen,) die Wieder-Eröffnung und Schiffreichmachung ihres Havens zuweg gebracht.

Mit wie viel sehr bequemen Gräben das Danziger Territorium, sonderlich ihr so genannter Werder zu grosser Commodität der Land-Güter durchschnitten sey, solches kan man aus der davon in Kupfer-Stich liegenden Topographischen Carte am besten ersehen.

Die Königliche Preussische Vor-Pommerische Haupt- und Handels-Stadt Stettin hat auch vortreffliche Wasser-Fahrten, welche ihr Commercium ungemein befördern, dann erstlich laufft derselben zur Seiten die Oder vorbei, und zwar in 4. Strömen, darunter der, der zunächst die Stadt berührt, eigentlich die Oder genennet wird, die andere werden genannt die Parnitz, die grosse und kleine Regelis, welche drey insgesamt in den Dammschen See, jener aber in die Damauske fällt, nebenst diesen 4. Strömen hat Stettin auch noch den so genannten langen Graben, die Breckernick, die breite Fahrt, die Dunske, so bey der Fleischhauer-Wiese bey Stettin hienauff in den Dammsche See gehet, den Mellen-See, an Mellen- und Schulzen-Werder, die Schwanze so in die Gollinsche Fahrt gehet, die Weddersat, den Schwantewis oder Steinfahrt bis vor dem hohen Krug, die Pölzische Fahrt, und noch viel andere Ströme und Gräben mehr zwischen der Oder, der grossen Regelis und der Damauske. Wie nun zu allen diesen Strömen und Gräben unterschiedliche Brücken nöthig seyn, und dahero 6. ziemlich grosse und lange gezelet werden, also gehet auch zwischen solchen ein Stein-Damm einer grossen Meilwegs lang nach der Stadt Damm zu, auff dessen Mitten das Zoll-Haus gelegen, und wohl befestiget ist.

Zu mercken ist hiebey der Commerciens wegen, daß alle Schiffe welche die Oder hienauff oder herunter fahren zu Stettin als welches das Recht der Nieder-Lage hat deponiret werden müssen, es muß auch niemand mit Waaren durch die Regelis fahren, sondern die rechte Strasse vor Stettin halten, alle Schiffe Schuyten, Kähne und Bötche die von den frischen Haf oder durch dasselbe den Zegen-Ort und Schwantewis könten gesegelt und gebracht werden,

den, müssen unverrückt ohne einiges Ausschiffen so fort an die Oder recht auff bis vor Stettin binnen Baums gebracht, gefegelt und geführt, und in der Stadt Nieder-Lag gehalten werden, und so müssen auch alle Güter welche zu Lande nach Pommern gehen die rechte Land-Strasse nach Stettin halten, wann solche nicht in Fall der Ubertretung confisciret werden sollen, es mag auch niemand zwischen Stettin und Ufermünde irgends in der Oder, oder bey der Jansen oder an Frischen-Haf eine Schiff-Stätt halten oder Korn oder Mehl einschiffen, wann es nicht soll nach Stettin gebracht werden, auch darff kein Holz oder Kohlen zwischen Stettin den Zegenort, der Krampe, den Damm oder anders wohin als nach Stettin geführt werden, die Stadt hat ein gewisses von Zoll zu genießen, weil sie den langen Damm in baulichen Wesen unterhalten muß, dieser Damm wurde Anno 1299. gemacht, durch Beförderung Herzog Ortonis, welcher auch der Stadt die grosse und kleine Regelis, nebenst den darzwischen gelegenen Werder, abgetreten hat.

Welcher Gestalt die unweit Franckfurt liegende Königl. Preussische Bestung Cüstrin, mit Gräben voll lebendigen, und aus der Oder und der Warta-Fluß kommenden Wasser umgeben und befestiget sey, also daß man zu derselben anders nicht, als auff einen drey Viertel Meilwegs langen schmalen Damm, und über 36. Brücken gelangen kan, solches ist aus denen Topographien bekannt.

Nahe bey der Stadt Schleswig in Holstein, siehet man noch die Rudera von den so genannten Danwert, oder vielmehr Dänen-Wercks, welches ein hoher Wall von der Schley an bis an das Wasser, die Threen genannt, hinüber nach der West-See zu drey Meilen lang, und mit einem eben so langen Graben ist, welchen die Dänen vor alten Zeiten als eine Linie gegen den Ueberfall der Teutschen sollen gebauet haben, solches Werck ist aber mehrentheils eingefallen und der Erden gleich gemachet worden.

In dem Herzogthum Würtemberg, bey Nürach, wird das Holz aus einem hohen Wald durch die also genannte Rutsch in den Holz-Garten, von dannen in den Fluß Frauen Gerlein genannt, ferner in die Ernbs, und von dar in den Neckar gefloßet, da es dann bey Cannstat und Eplingen mit Hacken wieder heraus gelanget wird.

D. Urban Gottfried Bucher in seinen gelehrten Tractat von dem Ursprun-ge der Donau, in der Land-Graffschafft Fürstenberg, gedencket eines gewissen daselbst in Werck seyenden Canals, welcher mit der Zeit, besagter Land-Graffschafft grossen Nutzen bringen könnte. Seine Wort hiervon seynd pag. 40. als folget.

Über die Weide und Hutung, wird auch hier zu Land viel Heu gewonnen, davon aber dasjenige, so im Rieth wächst, der Überschwemmung von der Donau sehr unterworfen ist, dann weil diese, nebst der Brege und Briege in den Rieth viel Krümmen machen, so hält sich das Wasser allzu lange auf, und wird also von denen darauff folgenden, und von Bald abschießenden Fluten, zum Austreten genöthiget, also, daß das ganze Rieth, vielemahls unter Wasser gesetzt ist. Diesen Ubel vor zu kommen, solte der ehmalis, wegen einer andern Absicht projectirte Canal oder gerade Durchschnit sehr dienen, als wodurch dem Strom nicht nur ein näherer Lauff und mehrere Rauhe oder gelinger Abschusz beygebracht, sondern wegen der dabey erfordernten Schleusen, durch Auffriehung derselben, bey entstehender Fluth dem Gewässer besser Luft gemachet würde, umb die nah gelegene Wiesen und Felder dadurch vor der Überschwemmung zu bewahren, dann je gerader das Wasser lauffen kan, je geschwinder kan es weg fließen, und dem Ufer desto weniger Schaden zufügen, von welchen es sonst continuirlich abschwemmen und den Lauff des Stroms verändern wird.

Bey Spielberg eine halbe Meile oberhalb Mathausen an der Donau evitiret man eine gefährliche Passage in derselben, der Neue Bruch genannt, vermittlest eines gemachten Canals welcher den Nahmen Ober-Heffungs führet.

Also haben auch hin und wieder in Teutschland manche mit Holzungen überflüssig versehene Herrschafften, sich aus ihrer dringenden E Schuld>Last dadurch gerettet, wann sie aus ihren ungeheuren Wäldern, Holz-Flöße Grabens, bis in einen nächst befindlichen Fluß gezogen, auff welcher sie hernach solches Holz in eine benachbarte Stadt, ( wo es viel Geld gegolten ) gebracht, und daselbst mit guten Nutzen verkauffet haben.

In der berühmten Reichs-Stadt Nordhausen werden 7. daselbst befindliche Wunder-Dinge mit diesen Dilicho angezeigt. Curia (1.) Rolandus (2.) Saxum (3.) Balista (4.) Canalis (5.) Fons (6.) Ales (7.) Sunt Northausæ miracula septem. Da dann unter Curia ihr berühmtes Rath-Haus. Roland. Die Statua Rolandi, welcher Caroli M. Schwester Sohn gewesen. Saxum. ein großer Stein, den Kaiser Theodosius Junior noch soll dahin geleet haben. Balista. Eine An. 1519. gegossene große Feld-Schlange. Canalis. Die zwey treffliche Wasser-Künste, durch deren eine, nemlich die Obere, das Wasser 264. durch die Untere aber 222. Ellen in die Höh getrieben, und folglich durch die ganze Stadt geleitet wird. Fons. Ein gewisser Gesundheits-Brunn bey dem Hospital. S. Elisabeth, und endlich durch  
Alés.

Ales. Ein auff einer hohen Säule stehender Adler, welcher einen goldnen Ring in den Schnabel hält angedeutet wird.

Was vor herrliche durch Kunst und Fleiß gemachte Canäle und Wasser-Fahrten die Käyserliche, und auch die vereinigte Nieder-Lande haben, solches ist aus folgender Beschreibung zu ersehen.

Erstlich gehet ein Canal von Düynkirchen auff Bergen und Furnes, von Furnes auff Neuport, ein anderer auff Loo, und von dannen auff Ypern und Nyssel, ingleichen einer von Neuport auff Ostende, und von dar auff Brügge und Damme, ein anderer auff Schlyß und auff Cassand, ferner von Brügg auff Gent, von Gent auff Saß, von Gent item auff Hulst, von Brüssel auff Antuerpen, der Französische Canäle, von Calais auff Ardes und Grevelingen, wie auch der von Grevelingen auff Bürbourg, und von dannen auff Düynkirchen zu geschweigen.

Sonderlich aber hat die Stadt Antuerpen eine vortreffliche Bequemlichkeit zu denen Commerciis, wegen der acht Canäle oder Schiff-Stellungen, die in und außer derselben mit Verwunderung zusehen seyn, durch welche aus der Schelde die vollgeladene Schiffe in die Stadt, und sonderlich vor das so genannte Osterlingische Haus kommen können, an der Schelde selbst siehet man weit hinaus, das Ufer wohl gepflastert, und mit trefflichen steinern Vorsehungen versehen, auff welchen man die Kauffmanns-Güter auff und abladen und ins Trockene bringen kan. Wie groß aber weyland die Zufuhr in dieser Weltberühmten Stadt als sie noch in Flor gewesen, auff ihren Canälen müsse gewesen seyn, solches erhellet daraus daß oft nur in einem Markt-Tage 8. bis 900. Schiffe aus unterschiedlichen Orten Europa angelanget, so daß allein die Zölle davon, der Stadt Jährlich über 18 mahl hundert tausend Reichs-Thaler eingetragen, und in allen über 133. Millionen Ducaten Jährlich darinn an Kauffmannschafften umbgesetzt worden.

Erstaunens-würdig waren auch die nunmehr rarirte Befestigungs-Werke des berühmten Düynkirchischen Raub-Nests, sonderlich dessen beyde See-Dämme oder Moli, wie solches noch denenjenigen in frischen Gedächtniß seyn wird, welche entweder als Passagiers oder Negotianten, oder als von Caspern auffgebrachte Gefangene daselbst gewesen seyn. Diese Moli erstreckten sich auff eine gute Viertel-Meil-Beges in die See und formirten einen Parallel gleichen Canal, durch welchen die Schiffe gar füglich ein- und auslauffen kunten, am Ende derselben lagen 2. Schanzen auff starcken Pfeilern erbauet, die bis 30. Schue hoch aus dem Wasser hervor giengen, und wurde die eine

Das grüne Schloß die andere die Schanz guter Hoffnung genannt, beyde waren jede mit 30. Stücken besetzt, anderer Befestigungs-Werke zu geschweigen, eine Stunde von der Stadt lag in denen so genannten Düynen das Fort Lyon, welches ebenfalls durch einen Canal seine Communication mit der Stadt hatte, die auch selbst im Noth-Fall ganz unter Wasser kunte gesetzt werden.

Nach Raubung dieses Weltberühmten Raub-Nests, kam der Haven von Mardyck, und die hierzu von Frankreich auff's neu angelegte Canäle in Vorschlag, der aber ebenfalls durch den zwischen Frankreich und Engeland geschlossenen Frieden bald wieder mußte abgestellt werden.

In Brüssel ist sehens-würdig die so genannte Neue Fahrt, dadurch die Schiffe in den Fluß Rapel, von dannen in die Schelde, und so fort weiter in die See gebracht werden, was sonst vor Canäle und Fahrten in denen Kayserslichen und Franckösischen Nieder-Landen zusehen seyn, solches wird sich aus der hernach folgenden Verzeichniß der, theils täglich, theils wöchentlich aus Holland nach Brabant und Flandern, auff solchen Canälen abgehenden Treck-Schuyten abnehmen lassen.

Umlängst wurde auch durch die Aviken bekannt gemacht, daß eine neue Wasser-Fahrt zwischen Mecheln und Diest zur Perfection gebracht worden, vermög welcher die Güter nunmehr ganz gemächlich aus Mecheln nach Lüttig zu Wasser kenten gebracht werden.

Die Wasser-Farth der vereinigten Nieder-Landen betreffend, seynd selbige vor allen andern in Europa, Sehens und Nühmens würdig, wie dann auch die Commodität auff denen Treck-Schuyten (welche daher den Nahmen haben, weil sie von Pferden, an einen langen Seil, gezogen, oder getrocken werden,) zu reisen, ungemein groß ist, indem man dadurch in kurzer Zeit, und vor wenig Geld, von einer Stadt zur andern, kommen kan. Es gehen aber meist, diese Treck-Schuyten, in binnen-ländischen Graben, auff stehenden, und nicht auff strömenden Wasser, und sind die Niederländische Provinzen, als ein niedriges und ebenes Land mit sothanen Wasser-Graben, gleich wie die Marschländer an der Elbe, durchgehends durchschnitten. Das Bau-Werck einer solchen Treck-Schuyte ist von leichten Holze, und in länglicher zugespitzter Form, also, daß sie leicht beweglich, und zum Lauffen recht geschikt sind, in der Mitten, und zu beyden Seiten des Eingangs, findet man für die Passagier einen langen schmalen Tisch, und an den Seiten die Bäncke, allerdings sehr nett bewahlet, und mit anmuthigen Farben angestrichen.

Das



Das Hinterste absonderliche kleine Zimmer, kan, fürnemlich in den Nacht-Schuyten, von 5. a 6. Personen a part besprochen und bezogen werden, die gerne allein seyn wollen, wofür sie dem Knecht nur ein Trunk-Geld, über die Fracht bezahlen. Der Knecht, so zur Schuyten gehöret, vermiethet auch Kissen vor jede Person, sonst machet man unter denen Personen, des Platzes wegen keinen Unterscheid, es sey dann, daß ein fürnehmer Lands-Herr sein Kissen mit seinem Wapen an einen Ort legen läffet, so wird ihm derselbe nicht disputiret. Alle diese Kissen führen das Wapen der Stadt, von dannen die Schuyt ausgelauffen.

Man hält in Holland eine schöne Ordnung in dieser Treck-Fahrt, dann man employirt etwan die Freunde, oder Favoriten des Raths, oder auch wohl alte unvermögliche Bürger der Stadt, so die Schiffe halten, zu Schifferrn auff einer solchen Schuyten, und hat eine Stadt wohl 6. 7. oder 8. solcher Schiffer, nachdem sie eine grosse Fahrt hat, welche allerdings ihr gnugsames Auskommen von dieser Profession haben, ja wohl dabey ein Ziemliches erübrigen oder auflegen, und solches alles ohn eingige Mühe, weil sie selber nicht obligirt sind mit zu fahren, sondern sie halten dazu ihre Knechte, die auch reichlich davon leben können; Die Pferde aber werden regieret von Knaben, die gemeiniglich arme Waisen-Kinder sind, und halten die Schiffer von einer Stadt zusammen eine Cassa, darinn sie alle Hebungen versammeln, wie etwan die Amsterdammer oder andere Bothen thun. Sie erlegen aber auch aus ihrer Hebung alle Jahr ein gewisses, zu des Landes oder gemeiner Stadt Cassa, wovon die Wege ausgebessert, und die Graben in ihrem Wesen unterhalten werden.

Bey jeder Abfahrt findet sich ein Commissarius, welcher die Anzahl der Passagier einzeichnet, und diesen schriftlichen Aufßatz dem Schuyten-Knecht mitgiebet, und muß der Knecht so fort das Geld, so er von den Passagiers empfangen, in die Schiffer-Cassa lieffern. So bald die Glocke auf dem Thurm schlägt, rühret man ein Glöcklein, beym Thor an einem Pfahl hangend, wann dieser Klang auffhöret, gehet die Schuyt ohn einigen Auffenthalt fort, nemlich alle 1. oder 2. Stunden, und solte auch nicht ein einziger Passagier drinnen seyn. Versammeln sich aber mehr Passagiers, als der Platz der Schuyt ertragen kan, müssen alsobald entweder noch eine oder gar 2. Schuyten fortfahren, damit ja niemand in seiner Reise auffgehalten werde. So auch zwischen den Fahrt-Stunden ein oder mehr Passagiers gerne fort wolten, geh sie, laut der Stadt-Rolle, ein gewisses, und empfangen eine besondere

Schuyte für sich. Dieses ist eine schöne Anordnung für reisende Leute, welche sonst, wie man anderwärts zu sehen pfleget, leichtlich können zur Ungebühr aufgehalten werden.

Es ziehet aber das Land einen ungemeinen Profit oder Nutzen von dieser Fahrt, nemlich, zum ersten die Gast-Häuser, so zu diesem Ende ausdrücklich an den Fahrten oder Graben erbauet sind, diese haben von denen Passagiers ihre volle Nahrung, als welche viel Wein, Bier, und andere Speiß-Waaren und Lebens-Mittel consumiren.

Zum Andern erhebt die gemeine Cassa der Stadt das so genandte Passage-Geld, welche Last die Passagiers allein tragen, und wann dieselbe vor eine Person, von einer Stadt zur andern, zum Exempel 8. fl. Fahr-Geld bezahlt müssen sie alsdann noch den Vierdten Theil darüber zum Passage-Geld entrichten.

Zum Dritten, ob gleich die Leute, durch deren Land die Fahrt gezogen wird, von ihrem Grund ein wenig missen müssen, so ist das Land doch, um der guten Nahrung willen, hingegen in so viel bessern Preiß und Auffnehmen, als ein ander Land.

Zum Vierdten, die reichen und fürnehmen Leute, können aus den Städten, von und nach ihren Gärten und Lust-oder Land-Häusern und Gütern, gar füglich auff diesen Schuyten, alles bringen lassen, ja die Baaren oder Land-Leute führen solcher Gestalt ihre Früchte, Butter, Milch, Käse, Getränke, Eyer und dergleichen sehr bequemlich, wohin sie verlangen, und solches alles auf die Stunde, die sie selber wehlen. So auch, wie selbiger Orten vielfältig im Gebrauch, ein Bauer eine kleine Schuyt zuleget, füllet er selbige mit seinen Waaren an, gehet auf dem Land-Beg an dem Graben fort, und stößet mittelst einer Stangen die Schuyte für sich her, und das so geschwind, als er gehen kan. Solcher Gestalt bringet er allein eine Last fort, daran über Land 2. Pferde genug zu schleppen hätten, ja es ist in den nassen Jahrs-Zeiten nicht wohl möglich, durch die tieffe Land-Wege mit Wagen hindurch zu kommen.

Zum Fünfften, werden sehr viel Menschen von dieser Fahrt ernähret, dann über diejenige, so dazu gehören, und die Gast-Wirthe, hat zum Exempel, das kleine Städtlein Leyderdam, welches zwischen Leyden und dem Haag belegen, einzig und allein seinen Auffenthalt von diesen Treck-Schuyten, welche so wohl vom Haag, als von Leyden, zu Mittag und Abend zugleich hier aufkommen, da alsdann die Passagier Essen und Trincken einkauffen. Des-  
gleichen

gleichem ist eine Schleiße zwischen Utrecht und Amsterdam, da die Schuuten insgemein eine halbe Stunde sich auffhalten müssen. Die umliegende Leute wissen diese Zeit genau zu observiren, und alsdann findet man in allen Herbergen die Tische gedecket, und mit warmen Speisen angefüllet. Ja man bringet denen Passagiers auch wohl warme Speise in die Schuut, und damit dieselbe ja nicht auffgehalten werden, kauffen sie vielfältig Weiß-Brod, so noch warm, darinn die so genandte Saußigen und andere Fleisch-Würste mit ein- und gar gebacken sind, welches alles denen Passagiers sehr gelegen, und bequem fällt. Aber, wer kan alle Ersprießlichkeiten, die aus dieser Treck, Fahrt herfließen, erzehlen? Wie mancher untüchtiger Mensch, der wegen Leibes-Gebrechlichkeit, sein Brod nicht zu gewinnen weiß, kan auf diese Weise, und indem er bey denen Herbergierenden oder Gast-Wirthen, an denen Fahrten, die Gäste mit Karzweil, Singen, Tanzen, oder mit Spielen auf der Viol, Flöten, Eithen, und dergleichen Instrumenten erlustiret, seinen Unterhalt suchen, den er sonst mit grosser Verdrießlichkeit vor den Thüren erbetteln müste? Wana in manchem Lande, welches bequem dazu ist, diese Fahrt angegeben würde, so würde man sie mit Freuden annehmen, und dem Angeber grossen Dank dafür wissen.

Aus dem, was schon gesagt ist, kan man die Bequemlichkeit dieser Fahrt genugsam abnehmen, worzu man noch betrachten muß, daß in einer Schuute auff einmahl 30. bis 40. Personen, gar füglich, und auff die Stunde als sie verlangen, fortkommen können, da sie vor Regen, Wind und starcken Sonnen-Strahlen, zur Genüge beschirmet, sitzen können. Weil auch das Zieh-Pferd mit dem Knaben drauff, immer in vollen Trab gehet, kan man alle Stunden eine gute Teutsche Meil-Begs ablegen, nemlich so geschwind, als sonst die Posten zu reiten pflegen. Die Meile pflegt nur 3. Stüber zu kosten für jede Person, welche vormahlen nur 2. Stüber Fehr-Geld erlegte, aber in der vorigen schweren K-rieges-Zeit, hat man auff die Passagiers ein besouder so genandtes Passage-Geld geleyet, also, daß wie vorgedacht, über die 2. Stüber, noch einer zu der gemeinen Landes-Cassa, erleyet werden muß. Solcher Gestalt können die Kauff-Leute aus vielen Städten in Holland, wann sie es verlangen, zu Mittag, umb die Börse-Zeit, zu Amsterdam seyn, und wann sie ihre Geschäfte daselbst verrichtet, vor Abend sich wieder in ihrem Hause einfinden. Wann einer zur Hochzeit oder Gasterey geladen worden, kan er, ohn einige Reise-Kleider mit zu nehmen, in dem besten Habit sich ins Schiff setzen, und in der Nacht wieder nach Hause kehren, denn man sisset

in den Schuyten nicht anders, als in seinem eigenen Hause, und kan man mit den Passagierern sich, wie man will, in Kauff-Estaats-Kriegs-Disputations-Haushaltungs oder andern Discursen einlassen: Dann diese Schuyten sind gleichsam Sammel-Platz von allerhand Menschen, auch so gar von falschen Spielern und Filous, für welchen man aber sich für zu sehen hat. Man kan hier spielen, lesen, essen, trincken wie man will, gleich in den besten Herbergen, dann man kan sich mit allem versorgen. Unterwegens ist auch alles um guten Preis zu bekommen, und wer wolte alle Bequemlichkeiten, die allhier fürkommen, in die Feder lassen? Ein jeder weiß, auff welche Stunde er an seinem Orte seyn will, und wann solches trieget, muß der Schiffer Straffe geben: Will er weiter, gehet er nur durch die Stadt, und setzet sich auff ein andere Schuyt, dann von einer Stadt gehen allemahl, auff viel andere Städte, gewisse Schuyten, auff einen gewissen Glocken-Schlag. Als zum Exempel: Früh Morgens um 5. Uhr gehet man mit der ersten Schuyte von Amsterdam, und passiren 4. große Städte, nemlich Haerlen, Leyden, den Haag und Delff, und man kan des Abends gegen die Mahzeit zu Rotterdam seyn. Also ist man in einen Tag, ohn einzige Beschwerlichkeit, in die Länge durch ganz Holland, (so nennet man den Süder-Theil dieser Provinz, dann der Norder-Theil führet den Nahmen von West-Friesland) durchwandert, und solcher Gestalt kan man auch in die Breite und Queer, von einer Stadt und Ort zum andern, nicht allein in Holland, sondern auch in andern Provinzen, vor wenig Geld, und sehr geschwind und gemächlich, reisen. Man findet auch viel Schuyten auff diesen Treck-Fahrten, mit Turff, Holz, Stroh, Geträyde &c. beladen und verdeckt die zu ihrer fürgesetzten Stunde an den verlangten Ort gelangen mögen. So gehen auch für die Passagierer, die des Tages über ihre Berrichtungen haben, gewisse Nacht-Schuyten ab, nemlich Abends von Amsterdam auff Utrecht, Leyden, Haag, Rotterdam und weiter, und wer sich solcher Gestalt Abends einschiffet, kan ein bequemes Lager von Stroh oder Matrazen haben, und kan früh, wann der Tag anbricht, an den begehrten Orte aussteigen, alle Stunden oder 2. Stunden werden die abgematteten Pferde mit frischen unterwegs abgewechselt, welche an gewissen Orten ihre Ställe und Affenthalt haben und finden.

Man möchte sagen, das man viel Auffhaltens zu besorgen hätte, wann die Treck-Schuyte und Pferde mit den langen Zieh-Stricken einander begegnen, oder wann sie eine Brücke, so über die Fahrt lieget passiren; Aber man hat darinn eine schöne Gewohnheit, nemlich, wann ein Fehrmannt von einer  
 Stadt

Stadt einen andern über dem halben Weg begegnet, so wird der kleine Knabe auff dem Pferde, das Horn, so er zu dem Ende an der Seiten führet, ergreifen, und darein blasen, alsdann hält der eine Gebrmann, an dem die Reihe ist still, und die Corde oder Strick am Pferd fällt nider ins Wasser, und gehet also die andere Schuyt darüber hin. Wann man aber mit der Schuyt zu einer Brücken kömmt, so lässet der Schiff-Knecht, der fornen in der Schuyt stehet, das Seil loß gehen, welches alsdann über die Brücke geschleppt wird, also gehet die Schuyte sachte fort, auff der andern Seiten aber weiß der Knecht diesen Strick mit einer geübten Behändigkeit bald wieder zu fangen, und an die Schuyte zu befestigen, da man dann ohne weitere Hinderung seinen Weg wieder fortläuffet.

Es ereignen sich manchemahl in denen unebenen Gegenden große Verhinderungen zu solcher profitablen Fahrt, welche aber die Holländer durch ihren Verstand und Mühe gar leicht überwunden haben. Als zum Exempel, da die Städte Leyden und Harlem, den grossen Nutzen sahen, den die übrigen Städte daraus machten, resolvirten sie sich auch, An. 1658. eine solche Fahrt zwischen ihren Städten anzulegen, weil aber wegen der dazwischen befindlichen vielen Dunnen oder Sand-Hügel, ohne große Unkosten, keine Fahrt oder Wasser-Graben anzulegen war, lieffen sie eine Leib-Rente publiciren, nemlich, sie nahmen Hundert-Tausend Gulden auff, und gaben nach dem Unterscheid des Alters 5. 12. bis 18. pro Centum, mit dem Bedinge, daß der, so Geld darzu herschiesse wolte, lebens-lang die bedungene hohe Rente genießen, nach seinem Tode aber dieselbe, samt dem Capital erlöschen sollte. Daraus gaben sich viel Leute an, die für sich, und ihre Kinder, große Summen herschossen, durch welche diese Fahrt in ihren Gang gebracht, und die Rente gleichwohl auch bezahlet worden, nach 60. oder 65. Jahren aber, ist dieses ganze Capital, denen Städten verfallen, und dürfen sie auch nicht mehr Rente davon erlegē, also genießen diese Städte nunmehr allen Profit von dieser Fahrt gleichsam umsonst, u. als eine Verehrung. Es haben auch die Niederländer, auff diese Weise, herrliche Kirchen auffgebaut, und kan man solcher Gestalt, mehr andere große Dinge ausrichten. Ich muß hier noch erwehnen, daß vor etwan 50. Jahren, auch zu Hamburg im Vorschlage gewesen, eine solche Treck- oder Zieh-Fahrt anzulegen, und sollte daselbst vor dem Deich-Thor, die Abfahrt geschehen. Man wolte den Graben, längst dem Deich oder Damm nur weiter machen, bis an den Bille-Fluß, welcher sterlich ausgegraben, und an der einen Seiten, für das Pferd, ein bester Fußsteig angelegt werden sollte.

Solcher Gestalt hätte man auff der Bille 2. Meilen, nemlich, biß nach dem Städtlein Bergedorff, und alsdann durch einen gemachten oder erweiterten Graben, durch die so genandte Vier-Länder, nach dem Zollen-Spiecker fahren können.

Allhier müste man, mittelst einer angelegten Fähre, über die Elbe passiren, und alsdann auff der Aue vollends, durch Hülffe der Treck-Schuyte, gar nach Lüneburg gehen. Von Hamburg biß nach Bergedorff solte die Person 3. ß. und von dannen biß zum Zollen-Spiecker eben so viel, alsdann von den Hoopen oder Eibe biß nach Lüneburg 6. ß. nemlich in allem, vor diese ganze 7. Meilen begreifende Reise 12. ß. (ohne das Fahr-Geld über die Elbe) geben, und war die Zeit also angelegt, daß die Personen, so mit Thor-schloßsen im Sommer, Früh-Morgens von Hamburg abgiengen, um die Mittags-Zeit zu Lüneburg seyn, und nach daselbst eingenommener Mahlzeit, gegen Abend wieder zu Hamburg aussteigen solten. Diese Fahrt wäre trefflich bequem gewesen, wegen der in Herbst-Zeiten, tieffen Land-Wege, auch weil die Reisende auff Lüneburg, Braunschweig, Zelle, Leipzig, &c. sich derselben, zu grossen Vortheil, bedienen könten, ich will nicht sagen, was vor Vortheil durch die Bier- u. Wein-Accis, so auff denen Herbergen, die man zu großem Vortheil an der Fahrt erbauet haben würde, dem gemeinen Besten hieraus erwachsen, und mit was grosser Bequemlichkeit die umliegende Land-Leute, durch gemachte kleine Graben, nach der rechten Treck-Fahrt, wie auch diejenige Leute, so aussere der Stadt in dem Lande daselbst, ihre Lust-Häuser, Gärten, und Ländereyen, biß zu 2. oder 3. Meil hinaus liegen haben, hierdurch schöpfen, und was vor grosse Unkosten, absonderlich in Haltung besonderer Pferd und Wagen, alsdann hätten mögen ersparet werden. So kan auch ein jeder leichtlich erachten, daß der Preiß derjenigen Ländereyen, die an die Fahrt stossen würden, um ein Ziemliches, von sich selber auffgestiegen wäre. Es hätten sich aussere Zweifel auch viel Liebhaber gefunden, die gerne um eine billige Rente, oder gegen einen andern Abtrag, 200. 300. ja 1000. Marck L. hergeschossen hätten, diese Fahrt in Esse zu bringen, und gab sich eine gewisse Niederländische Person an, die alles auff ihre Unkosten in guten vollkommenen Stand, aus eigenen Mitteln, bringen wolte, wann man ihr nur gegen die darauff gewandte grosse Spesen und Mühe, den Usum Fructum oder Genieß und Einkünffte von dieser Fahrt, auff 10. oder 12. Jahr, allein hätte überlassen wollen, nach welcher Zeit die gemeine Stadt, alle Intradan davon zu sich hätte ziehen, und immerdar behalten können. Ein jeder, deme die Gelegenheit

Iegenheit dieser beschriebenen Gegend bekannt ist, muß bekennen, daß dieselbe an Lustbarkeit, denen flachen Holländischen Gegenden, wo man nichts als Weyde u. Vieh auff der Reise siehet, sehr weit überlegen sey: Dann man siehet allhier Korn-Land, Weyde-Land, ebenes und Bergicht Land, Wiesen, Teiche, Ströme, Graven, Wälder, Lust-Häuser, prächtige Lust-Garten, u. und findet auch überall gute Fische um ziemlichen Preis; Man weiß auch hier von keinem andern, als süßem Wasser, und die Sturm-Winde können sothane Fahrt bey weitem nicht so sehr incommodiren, als auff der Elbe, die man an der rechten Hand in der Abfahrt fast stets in der Nähe hat.

Ehe wir aber gar von denen Niederländischen Wasser-Fahrten und Treck-Schuyten abgehen, so wollen wir denen Reisenden nach Holland zu Gefallen, wohin solche Treck-Schuyten täglich, einige auch wöchentlich, Ein- oder mehr-mahl abgehen, Alphabetischer Ordnung nach, nahmbafftig machen. Diesem nach, gehen täglich von

Aleckmaer Schuyten ab nach Amsterdam Haerlem, Horn, und Medenblich. Von Amersfort, gehet alle Morgen præcis, ein Schiff nach Amsterdam.

Von Amsterdam, gehet alle Stunden des Tags eine Barque nach Haerlem, und so wieder zurück. Item, Alle Tag eine nach Leyden, 3. nach Utrecht, 2. nach Tergou, 1. nach Rotterdam, 1. nach Delfft, 1. nach den Haag, 6. nach Wesep, durch Muyden, nach Naerden. Ferner 8. bis 9. Barquen des Tags, nach Horn, durch Purmerent, Moniken-Dam, und Edam, wöchentlich fahren auch 2. Pacquet-Bot, von dem Briel nach Harwis.

Von Arnheim, gehen täglich 2. nach Nimwegen, Montags 1. nach Amsterd.

Von Bolswart, Montags und Sonnabend nach Amsterdam, täglich 2. nach Leewarden.

Von Brißel, wöchentl. 1. Schiff nach Amsterdam, tägl. 2. nach Antuerpen.

Von Delfft, täglich 1. nach Amsterdam und Antuerpen, unterschiedliche nach Gravenhage, Haerlem, Herzogenbusch, Leyden, Middelburg, Rotterdam, Utrecht.

Von Deventer, alle 3. Tag ein Schiff nach Amsterdam.

Von Dordrecht, alle Mittwoch und Sonnabend ein Beurt-Schiff nach Amsterdam, täglich ein oder mehr, nach Bergen op Zoom, drey Tage in der Woche nach Delfft, und dem Haag, item, nach Leyden, Maastricht, Middelburg, und Blijssingen.

Von Edam, alle Morgen 1. nach Amsterdam, Alekmar, und Horn.

Von Enckhuysen, täglich 2. nach Amsterd. 1. nach Horn, 1. nach Medenblich

Von Franeker, 1. nach Amsterdam, 2. nach Leewarden.

Von Gouda, täglich 2. nach Amsterdam, wöchentlich 1. nach Antwerpen, täglich 1. nach Dordrecht, nach Gravenhag, Leyden, Middelburg, Blissingen, Rotterdam, Utrecht.

Von Gravenhage, täglich 1. nach Amsterdam, Dienstags 1. nach Antwerpen, und Breda, täglich unterschiedliche nach Delfft, und Leyden, wöchentlich 1. mahl nach Nimwägen, und Rotterdam.

Von Gröningen, alle Mittwoch und Sonnabend nach Amsterdam.

Von Haerlem, fast alle Stunden des Tags nach Amsterdam, und Leyden, täglich 1. nach Alckmar, wöchentlich 2. nach Delfft, und Gravenhag, Herzogenbusch, Horn, Rotterdam, Seeland, Utrecht, über Sparen-Dam und Minden.

Von Herzogenbusch, Sonnabends nach Amsterdam, alle 14. Tage nach Antwerpen, alle Dienstags nach Delfft, Mittwochs nach Dordrecht, Montag u. Freytag nach Gravenhage, Freytag nach Harlem, und Middelburg, Mittwochs nach Leyden, Sonntags nach Rotterdam.

Von Horn, täglich 2. nach Alckmar, und Medenblick, unterschiedliche nach Amsterdam.

Von Leewarden, zwey mahl in der Wochen nach Amsterdam, täglich 2. nach Franeker und Harlingen.

Von Leyden, täglich unterschiedliche nach Amsterdam, Delfft, Gravenhag, Harlem, Rotterdam, Utrecht, alle 14. Tag 1. nach Wesel.

Von Maastricht, wöchentlich 1. nach Dordrecht, täglich 1. nach Lüttich, Freytags nach Moock, Roermond, Venlo, und Grave.

Von Naerden, täglich unterschiedl. nach Amsterdam, Freytags nach Utrecht.

Von Nimwägen, Freytags 1. nach Amsterdam, Thiel, Bommeln, Gorckum, Dordrecht, Gouda, und Harlem, täglich 1. nach Arnheim, Gravenhage, Rotterdam, wöchentlich 1. nach Wesel.

Von Purmerent, täglich unterschiedliche nach Amsterdam, und Horn.

Von Rotterdam, tägl. 1. nach Amsterdam, wöchentl. 3. mahl nach Antwerpen, 2. mahl nach Breda, täglich unterschiedliche nach Delfft, Gravenhage, Harlem, Leyden, Middelburg, Nimwägen, Blissingen, Utrecht.

Von Bisingen, alle 14. Tag 1. nach Amsterdam, wöchentl. 1. nach Dünnkirchen und Ostende, täglich nach Gent und Saß von Gent, Rotterdam und Dordrecht, wie auch nach Schluß in Flandern.

Von Utrecht, täglich 2. nach Amsterdam, wöchentlich 1. oder 2. nach Breda, Herzogen-



Herzogenbusch, Getrudenberg, Middelburg, Delfft, Gravenhage, Dordrecht, Rotterdam.

Von Zwooll, nach Amsterdam alle Morgen um 8. Uhr ein Fahr-Schiff, täglich 2. Jagt-Schuyten nach Campen, durch Martenbroeck.

In Frankreich ist der Canal in Languedoc, ein Wunderwürdiges Werk, König Ludwigs des XIV. welcher solchen Au. 1666. angeleget, An. 1681. aber vollzogen hat, umb das Mittelländische Meer, mit den grossen Welt- Meer oder Oceano dadurch zu vereinigen und zwar dergestalt, daß dieser Canal besagtes Mittelländisches Meer unmittelbar, den Oceanum aber vermittelst des Garone - Fluß, welcher unweit der Stadt Bourdeaux sich darein ergießet, erreichet, er ist auff vier und sechzig Französische Meilen, weit über Berg und Thal, Flüße und Pfützen, Felsen und Abgründe geführet, zu welchen Ende zwey harte Berge durch gegraben, zwey und sechzig Schleusen von Quader - Stücken auffgerichtet, und viele Wasser-Leitungen und Behälter gebauet worden, unter welchen einer allezeit hundert und zehn tausend Cubic-Klafter Wassers vermittelst dreyer Mauren, deren eine 225. Klafter lang 15. hoch und 3. dick ist, in sich hält, zwey Meilweges lang ist er in den allerhärtesten Felsen gehauen, und an einen gewissen Ort, wo das Wasser oberhalb mit acht an einander hangenden Schleusen zurück gehalten wird, ist er so hoch über den Erdboden gebauet, daß wann einer von oben hinunter siehet, er einen tiefen Abgrund erblicket, er schwebet auch über vielen Flüssen und Bächen, gleich als eine hohe und allezeit zum wenigsten mit neun Schuh Wasser in der Tiefe, und sechs Klaftern in der Breite versehene Wasser-Brücke oder Wasser-Leitung, also das bisweilen Schiffe über einander, nemlich eines unten in dem ordentlichen Strom, und das andere oben auff solcher Wasser-Brücke fahren können.

Was aber das kostbarste und Wunder selksamste an diesen recht Königlichen Werk, solches ist der See-Haven, der am Mittelländischen Meer zu Cette unweit Narbona gebauet ist, dann weil in allen diesen Gegenden kein natürlicher See-Haven war, so mußte man einen durch die Kunst machen, und zwar mit zwey Sperrungen, die in zweyen Mauer-Stücken von zwey mahl hundert tausend Klaftern, und einer Tiefe, von 68. Schue See Wasser bestehen und mit Marmor Steinen überzogen seyn. Es ist aber diese Ausführung der Vereinigung der beyden Meere schon ein zu König Francisci I Zeiten vorgewesenes project, da der Fluß P Aude in die Garonne solte geführet werden, damit man aus dem Mittelländischen Meer, in das Aquitanische oder Französische,

fische, ohne Umbfahung Spaniens erreichen könnte, die vielfältige Kriege aber welche besagter König damals, mit Carolo V. führen müssen, haben verhindert daß solches Project, niemahls zur Execution gekommen, da es hingegen Ludwig der XIV. rühmlichst aus geführet. Der darzu gebrauchte Principal-Ingenieur war Mons. Rignuet, welcher auch die Ehre gehabt, daß er solchen An. 1672. mit grossen Triumph besahren hat, indem er den 21. Febr. desselbigen Jahrs bey Pont de Certe an dem Mittelländischen Meer gelegen, zu Schiffe gieng, den 22sten durch etliche Schleusen in den Garonne Fluß, und etliche Tage hernach glücklich zu Bourdeaux anlangte, woselbst er, unter Lösung der Canonen, und Trompeten- und Pauken-Schall empfangen worden.

Außer diesen obbemeldten Languedoccischen Graben, hat Frankreich noch viel andere mehr, als den von Molsheim auff Straßburg, und den zu Landau in Elßaß. Der zu Orleans ist ebenfalls in guten Stande, und sehr bequem, von der Loire in die Saone zu schiffen. Der von Briare ist darum hoch zu schätzen, weil vermittelst desselben, die jetzt benannte zwey Flüsse mit einander vereiniget, und die in den Canal gehende Schiffe, vermög der Schleusen, eben wie in den Brandenburgischen Neuen Graben, erst hinauff, und dann wieder herunter steigen müssen.

Mit Verwundern ist auch anzusehen, die etwan 7. Meil von der Stadt Nismes, in Languedoc gelegene seltsame Brücke Pont du Gard genannt, welche über den Fluß Gardone, mit einer dreyfachen Keyhe Schwibbögen, von grossen gehauenen Steinen, gehet: Einige wollen dem Kayser Antonio diesen Brücken-Bau zuschreiben, es ist aber ungewiß; Indessen ist solches ein herrliches Werck, und eine vortreffliche Reliquie aus der Antiquität, dergleichen in ganz Frankreich nicht anzutreffen; Vor Zeiten hatte sie ihren Anfang zwey Meilen von Uzez, und reichte bis nach Nimes, umb, dessen Einwohnern Wasser zuzuführen, der Bau dieses Aquæ-Ductus, bestehet in einen drey-doppelten Bogen-Werck, das unterste, so recht über den Fluß Gardonne gehet, bestehet in 6. Bogen, und ist lang 438. Fuß, und 83. Fuß hoch: Der Raum zwischen diesen und dem nächsten Bogen-Werck ist 7. Fuß und etliche Zoll, das mittlere Werck bestehet aus eiff Bogen, und hält in der Länge 746. in der Höhe 21. Fuß, zwischen diesen und den obersten Bogen-Werck ist ein Spatium von 6. Fuß und 8 Daumen; Dieses zweyte Werck ist jetzt noch der gewöhnliche Weg, doch so schmal, daß nur ein Pferd allein vor sich hinüber gehen kan; Das dritte und oberste Gewölb, so mehrentheils ruiniret ist, bestand aus 35. Bogen, deren jeder 17. Fuß lang war, auff solchen gieng nun die Wasser:

Wasser-Leitung nach der Stadt zu, daß man also dieses Pracht-Gebäu, an noch in seinen Ruderibus, mit Bewunderung beschauen muß.

Ehe wir aber gar von Frankreich abgehen, so wollen wir noch von Königs Ludwig des XIV. Welt-berühmten Wasser-Leitung zu Marly, aus welcher sein Verlailles, mit ungemeinen Wasser-Wercken versehen worden, eine kurze Meldung thun:

Es wird nemlich in solcher, das Wasser etliche 100. Fuß hoch getrieben, und seynd zu solchem Ende drey Druck-Werck über einander: Das erste bringt das Wasser in 15. eiserne Röhren, (deren keine unter 9. Zoll in Diametro hat) aus dem Sayne-Fluß über 200. Fuß hoch, auff die Helffte eines Bergs, das Andere bringt es ferner zu oberst auff den Berg, über 300. Fuß hoch, und das Dritte, noch über 90. Fuß in die Höhe, in einen steinern Aquæduct, von welchen es in die Reservoirs lauffet; Diese drey Druck-Wercke, werden von 14. grossen Rädern in der Sayne, durch Hülffe, eben so vieler Stangen-Züge (die fast denen, so wir in unsern Bergwercken gebrauchen, gleich seyn) getrieben, also, daß man dieses sonderbahre Werck, ohne Erstaunung nicht ansehen

an. Sobald das Wasser nach Verlailles kommt, so werden folgende Wasser-Künste (deren ausführliche Beschreibung einen ganzen Tractat ausmachen) gleichsam durch dasselbe begeistert, und lebendig gemacht, nemlich Erstlich das Basin de la Sirene, welches 17. Ruthen lang, und 10. breit ist.

Den Rahmen führet dasselbe, von der Figur einer Sirene, welche in der Mitte aus einer grossen Muschel, die sie in den Munde hält, einen hohen Wasser-Stral ausschieset; Die Muschel wird unterstützt von einem Triton, der zu beyden Seiten, auff Delphinen reitende Kinder neben sich hat; Alle diese Figuren seynd von verguldeten Erzt sehr künstlich gegossen, hierauff folget

#### Die Grotte der Thetis.

Welche Zehen Ruthen in Quadrat hat, und mit allerhand Art Muscheln, und Corallen ausgesetzet ist, man siehet in derselben den Apollinem mit der Thetis, von unterschiedlichen Wasser-Nymphen, See-Pferden, und Tritonibus umgeben, bey Ausgang dieser Grotte präsentiren sich drey Reservoirs oder Wasser-Behälter, und nicht weit von solchen in einen schönen Parterre, zwey runde Bassins, oder Wasser-Becken, davon das eine den Rahmen

#### Des Bassins de la Couronne,

Führet, weil in solchen eine geschlossene prächtige Crone, durch Tritons und Sirenen unterstützt, Eilff starke Wasser-Stralen ausspriget;

*La Fontaine de la Pyramide,*

Ein ander Bassin dieses Rahmens, hat ebenfalls unterschiedliche Figuren von Dauphins, Sirenen, und Tritons, nicht weit von solcher ist die so genannte Wasser-Allée, oder

*La Cascade de l'Allée d'Eau:*

Dieses ist ein grosses Bassin, welches das Wasser, wie ein von Tisch herunter hangendes Tisch-Tuch ausbreitet, unter welchen etliche badende Nymphen-Figuren, die sich dieses Wasser-Tuch gleichsam zu ihren Schleyer gebrauchen, zu ersehen seyn; Man bemercket auch an denen Seiten künstlich in Bas relief gemachte Bilder, aus deren Mund nicht weniger, starke Wasser-Sträle hervor schießen.

Audere hierauff folgende Bassins präsentiren Groupes von drey Kindern, welche Gueridons förmige Becken auff ihren Häuptern tragen, ingleichen Tritons mit Muscheln, die mit allerhand Corallen-Zincken und Muschel-Werck angefüllet seyn. Ausser diesen, ist auch die ganze Allée mit allerhand Wasser-spendenden Figuren, als kleinen Liebes- und Wald-Göttern ausgezieret.

*La Fontaine du Dragon.*

Stehet zu Ende der Allée, und ist ein grosses Becken welches wohl 20. Ruthen in Diametro hat, in der Mitte desselben ist ein Drach, der den Kopf in die Höhe hebt, und aus seinen Nachen einen ungemeinen hohen Wasser-Strahl ausschieset. 4. Dauphins und 4. Schwanen scheinen umb ihn herum zu schwimmen, die Schwanen haben jeder einen kleinen Liebes Gott auff ihren Rücken, deren einige mit Bogen und Pfeilen gewaffnet seyn, und das Ansehen haben, als wann sie auff den Drachen zuschießen wolten.

*La Fontaine du Pavillon.*

Stehet in einem kleinen Lust-Holk, welches an die Wasser-Allée stößet, man nennet sie du Pavillon, wegen 4. Wasser-Sträble, die aus denen Nachen von 4. Dauphins heraus sprützen, welche an denen 4. Ecken eines grossen Bassins seyn, weil nun ihre ausschießende Wasser in der Mitte zusammen kommen, und gleichsam ein Zelt machen, so wird es dannhero la Fontaine du Pavillon genannt.

Gegen über den obbemeldten kleinen Lust-Holk, kommt man in ein anders, in welchen eine lange schattigte Allée ist, die zu beyden Seiten viel Wasser-Sträble hat die aus porcellainen Vasen heraus steigen, u. gleichsam ein Gewölb oder bedeckten Gang machen, unter den man trucken hingehen kan, daher auch diese Allée l'Allée du Berceau d'Eau genennet wird.

Le Marais oder der Morast, ist ein grosses Viereck voll Wasser, in dessen Mitte, ein der Natur sehr gleich kommender Baum aus Erz gemacht ist, dessen Aeste insgesampt, starcke Wasser-Strähle ausgießen, ein gleiches geschiehet auch, aus dem unter ihn herumb stehenden Schiff, und denen in denselben herumb schwimmenden vier Schwanen, wie auch aus andern in dieser Wasser-Kunst angebrachten zierlichen Figuren, denen zugleich etliche nicht minder sehens würdige Cascaden, beygefüget seyn.

Das so genannte Theatrum, ist ganz voller Wasser-spritzender Figuren, man siehet auch bey demselben ziemlich lange Canäle, die mitten aus ihren Wasser, andere ausspritzende Kunst-Wasser präsentiren.

Das Basin der Ceres ist eines von denen Bieren, welche die 4. Jahrs-Zeiten vorstellen, wie dann auch in diesen die Ceres mit Korn-Garben in den Früh-Jahrs-Basin die Flora mit Blumen, der Herbst durch den Bacchum, und der Winter durch den Saturnum präsentiret wird.

La Montagne d'Eau, ist gleichsam ein von Wasser-Stralen auffgeworffener Berg, nechst solchen siehet man La Sale des Fellins, es ist solches, ein mit Bäumen und Wasser-Gräben, in Gestalt einer Insul umgebener Platz, neben welchen Vier Bassins, in allen aber über 74. ausspringende Wasser gezelet werden.

In des Apollinis Basin, wird diese Heydnische Gottheit auff ihren mit 4. Pferden bespannten Sonnen-Wagen, mit 4. Tritons und eben so viel aus verguldeten Erz gemachten Wallfischen umgeben, vorgestellet.

Bewunderns würdig ist auch, die so genannte Insul oder Isle. Ferner des Saturni Becken. Les Bosquets, oder das mit überaus annehmlichen Kunst-Wassern angefüllte Lust-Wäldlein Le Bassin de Latone, in welchen die Latone mit ihren bey sich habenden Kindern, von weissen Marmor, rund umb solche herumb aber, die in Frösche verwandelte, und viel Wasser ausspritzende Bauen, zusehen seyn.

Vor allen aber, stellet der so genannte Labyrinth oder Irz-Garten 39. aus alten Fabeln genommene Wasser-Künste vor: Als 1. den Brunnen der Stein-Eule und der Vögel, 2. des Hahns und des Reyhuns, 3. des Hahns und des Fuchses, 4. des Hahns und des Diamantens, 5. der auffgehängenen Kase und der Nagen, 6. des Adlers und des Fuchsens, 7. der Dohle und des Pfauen, 8. des Hauß- und Calcutischen Hahns, 9. des Pfauen und der Msker, 10. des Drachen, Amboß und der Feile, 11. des Affen mit seinen Jungen, 12. des Streits der Thiere, 13. die Henne mit ih-

ren Kucklein, 14. des Fuchs und des Kranichs, 15. des Kranichs und des Fuchses, 16. des Pfauen und der Nachtigal, 17. des Papagoy und des Affen, 18. des Affens als eines Richters, 19. der Nasen und der Frösche, 20. des Hasens und der Schild-Kröte, 21. des Wolffs und des Kranichs, 22. des Geyers und der Vögel, 23. des Affen als eines Königs, 24. des Fuchs und des Bocks, 25. des Nasen-Raths, 26. der Frösche und des Jupiters, 27. des Affens und der Kage, 28. des Fuchsens und der Weintraube, 29. des Adlers, Caninichen und des Käfers, 30. des Wolffs und des Stachel-Schweins, 31. der Schlangen mit vielen Köpffen, 32. der Spizmäuse und der Kage, 33. des Hünereyeyers und der Tauben, 34. des Delphins und des Affens, 35. des Fuchses und des Rabens, 36. des Schwans und des Kranichs, 37. des Wolffs und des Menschen-Kopffs, 38. der Schlangen und des Stachel-Schweins, und endlich 39. der Ende und des kleinen Wasser-Hunds.

Das Allervornehmste aber ist der grosse Canal, welcher am Ende des kleinen Parcs, gegen der grossen Königlichen Allée, und etwa 40. Ruthen vor des Apollinis Bassin anfängt; Er ist 32. Ruthen breit, und 800. lang, vorn an dem Canal ist eine acht-eckigte Wasser-Kunst, an welcher vier Seiten-Circul rund, drey in gerader Linie, und die vierdte dicht an den Canal ist, dieses Wasser-Werck hat 70. Ruthen in Diametro, und scheidet von vorn den grossen Parc von den kleinen, an dem Ende des Canals ist ein ander dergleichen Wasser-Werck, von 200. Ruthen lang, und 100. breit, in der Mitte wird der Canal wieder durchschnitten, durch einen andern 40. Ruthen breiten Canal, der auff der einen Seiten bis an Trianon, auff der andern bis an die Mesnagerie gehet. Auff diesen Canal erblicket man unterschiedliche überaus kostbare verguldete Königliche Lust-Schiffe, mit welchen derselbe, von der Königlichen Herrschafft und andern Grandibus des Hofes, bey angenehmen Wetter befahren wird.

Ehe die Machine zu Marly noch gemacht wurde, so mußten 30. tausend Mann Soldaten, an der Ableitung des Eure-Flusses nach der Neuen Stadt Versailles, arbeiten, welches nunmehr vor die Einwohner eine grosse Bequemlichkeit ist.

Noch ist von denen Französischen Wasser-Fahrten zu bemerken, daß in Lyon eine alte Inscription dieses Inhalts zu finden, daß Tauricius de Vannes, General-Intendant der Französischen Commerciens zu der Römer Zeiten, und nach ihm Antistius Vetus, Sinnes gewesen wären, die Saone welche sich bey

bey Lyon in die Rhöne ergießt, mit der Mosel zu vereinigen, welches Concept hernach auch König Henrico IV. mit der Maas in Sinn gekommen, seines übereilten Todes halber aber nicht hat können ausgeführet werden.

In Italien finden sich hin und wieder zur Beförderung der Schiff-Farth, und Verhütung der Ergießungen derer Flüsse, gezogene Gräben und Canäle, wie dann unter andern die zwey Navigli zu Meyland berühmt seyn, davon der eine aus den Ticino, der andre aus den Adda geleitet wird, item der Canal von Bologna und Ferrara. Der Brenta-Fluß ist durch Schleusen schiffbar gemacht, und wird noch täglich, umb solches Werk in mehrere Perfection zu setzen, daran gearbeitet. Vor einigen Jahren legte man auch an den, zwischen Florenz und Livorno fließenden Arno-Fluß Hand an, denselben schiffreicher zu machen, als er biß dahin nicht gewesen war, und dieses durch Einziehung und Schmälermachung seines Stroms und Fluß-Bettes, welches einigen zwar im Anfange seltsam vorkam, die in der Meynung gestanden, ob möchte dem Lande dadurch ein Schaden zugefüget werden, allein das Gegentheil hat sich seiter dem erwiesen, daß es dem Lande viel Nutzen, und keinen Schaden gebracht. Welcher Gestalt auch der Po-Fluß und dessen vielfältige Ergießung, zu Ziehung unterschiedlicher Gräben und Ableitungen Anlaß gegeben, solches ist aus denen Historien und Zeitungen bekannt. Zu Securrirung der Vestung Palma-Nova in Frioul, haben die Venetianer einen so breiten langen Canal gezogen, daß drey Schiffe neben einander denselben befahren können. Eine gleiche Commodität haben sie auch der Stadt Treviso, in der Marca-Trevisana gelegen, gemacht, da das Wasser aus dem Fluß Silis, in unterschiedlichen Canälen weit von Gebürg her, in die Stadt geleitet wird. Nach der Stadt Genua, wird das süsse Wasser fast auff 7. Italiänische Meilen her vom Gebürge, über lauter hoch-gewölbte Schwibbögen, in 2. Schuh breiten, und 1. Schuh tieffen, auch mit Schifer bedeckten Canälen geleitet.

Wir möchten hier nicht unfüglig der alten Römer ihre Welt-berühmte Aqueductus, oder Wasser-Leitungen (welche sie mit unsäglichen Unkosten dem gemeinen Wesen zum besten, und umb die Stadt Rom mit genugsamen Wasser zu versehen, angerichtet) mit einziehen, unter solchem ist nun der erste gewesen derjenige, den der Zunft-Meister Appius Claudius im 441sten Jahr nach Erbauung der Stadt Rom, gemacht, und das Wasser darzu, Euff Meilen her in die Stadt hat leiten lassen. Nach der Zeit sind von andern Häuptern der Stadt, dergleichen noch mehr auffgerichtet worden als

von dem Claudio, davon man bey dem Platz Subloqueo noch die Rudera von denen überaus grossen Säulen und Gewölbem findet, über welche dieser Aquæductus gegangen ist. Vom Kayser Caligula war auch eine solche Wasser-Leitung angefangen, vom Claudio aber erst vollendet worden. Es wurde solche von 10. Teuffchen Meilen weit hergeleitet, und zwar in solcher Höhe, daß man das Wasser auff alle Berge der Stadt Rom leiten können. Die Unkosten darvon belieffen sich auff 3000. Sestertios, so unsers Gelds ungefehr 7½. Millionen Reichsthl. beträgt. Von diesen Claudischen Aquæductu meidet Casiodorus, daß er mit so grosser Ueberhöhung auff die Spitze des Aventini-Bergs geführet worden, daß er daselbst wie ein Strom von der Höhe herunter gefallen, und den unten liegenden Thal gewässert habe. Procopius ein anderer Römischer Geschicht-Schreiber, zehlet in allen 14. öffentliche Wasser-Leitungen, P. Victor aber 20. Plinius schreibt, man habe noch etliche grosse Seen darzu gemacht, Agrippa thät in seinen Bau-Meister-Umt das so genannte Jungfern-Wasser darzu, nachdem er die andern alle zusammen gezogen und verbessert, er brachte auch die Anzahl der stehenden Teiche oder Seen auff 700. der in der Stadt Rom springenden Wasser auff 105. der öffentlichen Reservoirs oder grossen Wasser-Behälter auff 130. welche Werke insgesamt mit 3000. Metallenen und Marmorsteinern Statuen, und mit mehr als 400. Marmor-Säulen gezieret und unterstützet waren, dieses alles wurde in einen Jahr, zu so grosser Vergnügung des Römischen Volcks vollendet, daß selbiges auch zu sein des Agrippæ Lob ausrief: **Er wäre ein Mann, der dem Kayser Augusto wohl anstünde / ja er wäre werth, ein Kayserthum zu verwalten.** Einen so gewaltigen Eindruck hat es, wann grosse und vornehme Leute ihr Gedächtniß der Nach-Welt durch Stiftungen, die dem gemeinen Wesen zum besten gereichen, und die nicht aus des Publici sondern ihren Beutel gehen, verewigen. Eitle Pracht, und Babels-Gebäude wollen es nicht thun, sondern gleich wie durch solche Wasser-Leitungen, der Wasser-Mangel der Stadt Rom remediret, und also denen Einwohnern und Bürgern überflüssiges Wasser zu ihren Haus-Behueff, zu Mühlen, Gärten, Bad-Stuben, Schiffs-Kriegen, und Renn-Bahnen, geschaffet worden, also solten auch billig reiche und vornehme Leute noch heutigs Tags auff dergleichen heilsame Fundationes bedacht seyn, deren wir etliche funffzig (welche alle annoch in Christlichen und grossen Republicquen besorget seyn wollen, wann anders unserer Christen- und Bürger-Pflicht, wie auch deren rechten Policey-Regeln, ein Genügen geschehen soll) in unserer darüber

aus-



ausgegebenen Verzeichniß nahmbafftig gemacht haben, wolte man dagegen einwenden, die Kosten darzu wären bey tranchen wohlgefinnten Privato oder auch publicquen vornehmen Manne so reichlich nicht vorhanden, als solche bey denen grossen Römischen Herren den Appio, Claudio, Fulvio, Postumio, Albino, Cocceo, Agrippa und andern gewesen, welche nicht allein auff etliche Meilwegs lang gepflasterte Wege machen, sondern auch wie wir schon gehört, ungemeyne kostbare Wasser-Leitungen aufführen lassen, so muß es doch an guten Willen nicht ermangeln, in magnis enim voluisse sat est, und muß zum wenigsten so viel gethan werden als man thun kan; Was einzele Personen zu heben nicht vermögen, das könte von ganzen Societäten unternommen werden, sonderlich könten sich Piae Fundationes mit ihren theils übermächtig besitzenden, und wenig zum Vorschein oder Untersuchung kommenden Capitalien, weit löblichere und verantwortlichere Revenüen schaffen, wann sie solche zu guten Policy-Institutis, als unter andern auch zu hin und wieder noch nöthigen Wasser-Fahrten, Anlegung ordentlicher Treck-Schuppen, Fahr- und Markt-Schiffen, Ausbesserung der Wege und Land-Strassen, Setzung der Nacht-Laternen, nutzbaren (und andern Handwercken keinen Eintrag bringenden) Manufacturen und Commerciens anlegten / und sich hierauff aus denen billigen, und nicht allzu genau gesuchten daraus herkommenden Emolumentis, Zinsen und Gebühren gewisse, auch zum Theil steigende und fallende Revenüen machten, als daß sie solche oft zu schlechter Intresse, auff liegende Gründe legen, oder auch solcher Gestalt austhun, da sie ihres Capitals halber nicht wohl gesichert seyn. Wann wir auch bey allen Piiis Causis & Fundationibus als eine allgemeine Maxime und Lehr-Satz angeben, daß wann solche einmahl nur etlicher massen fundiret und doliret seyn, das Publicum hernach nichts mehr zu ihren Unterhalt her zu geben schuldig sey, sondern daß eine jede solche Fundation, auch so gar die mit unvermögenden armen und krankten Leuten angefüllet ist, kleine Republicquen präsentiren, und sich selbst erhalten müsse, als hätten sie durch Anwendung ihrer Capitalien in dergleichen Publicis Operibus & Institutis, hierzu die beste Gelegenheit, welches wir auff Veranlassung obiger von Römischen Privat- und Public- Personen gestifteten Wasser-Leitungen allhier mit einfließen zu lassen, keinen Umgang nehmen können. Nun noch etwas wenigens von der Structur dieser Wasser-Leitungen zu gedencken, so waren dieselbe von gebackenen Steinen auffgeführt, in solcher Weite und Höhe, daß ein Mann zu Pferd gar füglich darinne reiten können, die Gewölber und Bogen welche solche unterstützten, waren

wie Frontinus berichtet, an etlichen Enden 109. Schuh hoch, und dieses zehen und mehr Teutsche Meilen also hinter einander her, daß sich also über diese dem Ansehen nach unüberwindliche Wunder-Wercke, wie solche Plinius nennet, mehr als über alle Egyptische Pyramides, von welchen doch so viel Wesens gemachet wird, zu verwundern ist.

Indem wir aber hier in der Materia von Römischen Antiquitäten begriffen seyn, so wollen wir in solchen ferner fortgehen, und unter andern auch des Neronis Graben, welchen er verschwenderischer Weise von den See Averno an, biß nach Ostia zu führen angefangen, betrachten; Es gieng aber solcher Graben 160. Italiänische oder 40. Teutsche Meilen durch Berg und Thal, und war des Tyrannen Vorhaben, die Unmöglichkeit dadurch selbst möglich zu machen, und die von so vielen Ländern erpreßte Contributiones darzu anzuwenden; Des Grabens Breite solte so beschaffen seyn, daß zwey Gallerien einander bequemlich in der Begegnung ausweichen konten, damit nun die Arbeit desto schleuniger fortgienge, so wurde Befehl ertheilet, daß alle und jede Gefangene des Römischen Reichs, ohne Ansehen ihres Verbrechens dahin gebracht, und zur Vollziehung dieses Wercks angespannet werden solten. Es möchte aber der Kayser auff dieses erstaunende Unternehmen nicht so sehr erpicht gewesen seyn, wann ihm nicht ein gewisser Fuchs-Schwänger weiß gemacht, daß in einer sichern Grufft, ein von der Königin Dido dahin versenkter Schatz von Gold und Silber anzutreffen wäre, welcher zu diesen Graben mit Könte angewendet werden; Allein der Schatz blieb unsichtbar, und das angefangene Werck kam endlich auch ins Stecken, also daß nur noch heutigs Tags der wenige Über-Rest in den Neapolitanischen, Lo Fusaro de lo Lino genannt, davon zu sehen ist.

Ich weiß nicht ob nicht auch zu diesen Neronischen Graben die beruffene Piscina, oder des berühmten Römischen Redners Hortensii Fisch-Behälter, zu rechnen sey, zu welchen das Wasser einen weiten Weg her mußte geleitet werden.

Noch weit kostbarer aber war des obgedachten Neronis Piscina, nicht weit von Baja gelegen, welchen man den Wunder-Teich nannte, und welcher auff 48. Pfeilern ruhete. Das Wasser darzu wurde von Baja biß an den See Avernum, über hohe Gewölber und Schwibbögen geführt, und waren die darinnen befindliche Fische so zahm, daß sie auch denenjenigen die sie mit Nahmen rufften, zugeschwommen und aus ihren Händen Speise genommen, welches dem Martiali Lib. 5. Epigr. Anlaß gegeben, dieselbe vernünftige ja gleichsam geheiligte Fische zu nennen.

Mehre:

Mehrere dergleichen Pracht und Lust: Wasser, Canäle und Behälter anzuführen, seynd unsre Absicht in diesen Tractat nicht, sondern wir intendiren nur dasjenige, was dem Menschlichen Geschlecht und gemeinen Wesen zum besten und Nutzen gereichen kan, wie etwan solches sehr rühmlich unterschiedliche Römische Päbste gethan, wann selbige obige zu der alten Römer Zeit auffgerichtete, aber nachmahls durch das Alterthum verfallene, oder durch der Gothen und anderer Barbarischen Völcker Einfall ruinirte Aqueductus oder Wasser-Leitungen, zum Theil reparirt, zum Theil auch ganz neue angeleget und auffführen lassen; Also siehet man noch an der Engels-Burg folgende in Stein eingehauene Schrift:

*Paulus Quintus Pontifex Maximus Regionem Leoninam perennium Aquarum inopia Laborantem Aqua ab se in urbem deducta, uberi Dispensatione variis fontibus attributa locupletavit, Anno Domini MDC. XIV. Pontificatus X.*

Das ist: Pabst Paulus der V. hat, da das Leoninische Röm. Stades Theil, an stets fließenden Wassern grossen Mangel litte frisches Wasser in die Stadt geleitet, und dasselbe zu weiterer Ausbreitung hin und wieder in die öffentliche Brunnen vertheilet, und also dieses Stades Viertel dadurch Wasser-reich gemacht, so geschehen im Jahr Christi 1614. seines Pabstthums im X. Jahr.

Eine andere dergleichen Schrift findet man über dem neuen Brunnen des Vaticanischen Pallasts, folgendes Inhalts:

*Aquam Vaticani Collis, incerto olim Capite deerrantem a Beato Damaso inventa, scaturigine ad lavacrum novæ Generationis in fontem corrivatam, rursus amissam, Innocentius X. Pontif. Max. conquistam repertamque, ac mire probatam, Fonte recens exstructo restituit, ut in urbe aquis peregrinis affluente, Aedes Vaticanæ suam hanc haberent, gemina salubritate gratius hauriendam A. D. 1649. Pontific. sui V.*

Das ist, das Wasser des Vaticanischen Hügels, so weyland aus ungewissen Ursprung unordentlich daher geflossen, als aber hernach dessen Urquell erfunden, von dem heiligen Damasio zum Bad der neuen Geburt in einen Brunnen zusammen geleitet, und doch wieder verlohren worden, hat Pabst Innocentius der X. aufs neue aufgesucht, solches wieder gefunden, vor gut erkennet, und in dem darzu neu-erbauten Brunnen wieder gebracht, damit solches, weil die Stadt Rom ohnedem  
Wassers

Wassers zur Gnüge hat, dem Vaticanischen Pallast zu eigen bleiben, und seiner zweyfachen Heilsamkeit wegen, desto lieber geschöpffet werden möchte. A. C. 1649. seines Pabstthums im Fünfften.

Da auch nicht weit hiervon in denen Lust-Gärten des so genannten Belvedere, vortrefliche Wasser-Wercke anzutreffen seyn, so bemercket man bey solchen folgende Aufschriff:

*Paulus V. Pontif. Maximus, Palatii Vaticanimultis in locis instaurati atque amplificati Splendorem, Hortorum adjacentium Amoenitatem perveni salubris aquae copia de suo Nomine nuncupatae revocavit, auxit. Anno Dn. 1614. Pont. VIII.*

Das ist, Pabst Paulus der Fünffte, hat den Glanz des an vielen Orten wieder gebauten und erweiterten Pallasts, wie auch die Lieblichkeit der daran liegenden Lust-Gärten, durch stets wäherenden Überflus gesunde heilsamen Wassers, so nach seinen Nahmen genennet, wieder gebracht und vermehret Anno 1614. seines Pabstthums im 8ten Jahr.

Von eben diesem Pabst siehet man auch noch an andern Plätzen der Stadt Rom folgende Aufschriften:

*Paulus V. Pontif. Maxim. Aquam in Agro Braccianensi saluberrimis e fontibus collectam veteribus Aquae Alsietinae Ductibus restitutis novisque additis XXXV. ab Milliaris duxit Anno Domini MDCXII. Pontificatus sui VII.*

Es hatte nehmlich ehemals Kayser Augustus diese Wasser-Leitung aus der Ahetinischen See in das Ober-Lyberische Stadt-Theil nach seinen Nahmen Augulla genannt, herein geführet, als selbige aber hernach durch die Länge der Zeit unbrauchbar, oder von Barbarischen Völkern ruiniret worden, hat Pabst Adrianus I. dieselbe zwar einiger maßen reparirt, es hat aber nicht lange damit Bestand gehabt, bis endlich Pabst Paulus V. das Werck ernstlich angegriffen, und eine neue Wasser-Leitung in grossen bleern Röhren, 35. Italiänische Meilen lang herein geführet, die sich nun erstlich in eine vortrefliche Marmor-Fontaine, und aus solcher hernach in unterschiedliche Stadt-Theile ergießen, und zur Aufschriff führen:

*Paulus V. Rom. Pontif. Max. Aquae ductus ab Augusto Cesare extructos, Aevi longinqua Vetustate collapsos, in ampliore formam restituit. Anno Salutis MDCIX. Pontif. V.*

An einer andern seiner auf dem Braccianischen Feld aufgerichteten Fontaine ist zu lesen:

Paulus

*Paulus V. Rom. Pont. Max. priori Ductu longissimi Temporis injuria plane diruto, sublimiorem firmioremque a fundamentis extruxit. Anno Salutis MDCIX. Pontif. V.*

Auf dem Platz Navonna seynd die von Pabst Gregorio XIII. gemachte kostbare Fontainen zu sehen, von welchen die Bassins oder Becken, samt denen herum stehenden Statuen aus Africanischen Marmor verfertigt, zwischen solchen ist ein grosser Ausfluß, welcher sich hernach in andere Gassen der Stadt ergießet. Nachdem auch das von M Agrippa in die Stadt geleitete, so genannte Jungfern Wasser (von einer Jungfrau, welche dessen Quelle etlichen seiner durstigen und Wasser-suchenden Soldaten am ersten gezeigt) und das Behältniß in welches sich solches ergießet, einer Reparatur nöthig hatte, Nicolaus V. aber dasselbe, nachdem es Pabst Pius IV. An. 1565. allbereit angefangen, völlig zu End gebracht hatte, als wurde ihm zu Ehren folgende Aufschrift gesetzt:

*Nicolaus V. Pontif. Max. post illustratam insignibus Monumentis Urbem Ductum Aquæ Virginis vetustate collapsum, sua impensa in splendidiorem cultum restitui, ornarique mandavit. Anno Domini Nostri Jesu Christi MCCCC LIII. Pontificatus sui VII.*

Das ist: Pabst Nicolaus der Fünffte, nachdem er die Stadt mit vortreflichen Gedencmahlen herrlich gemacht, hat er auch den Wasser-Gang des Jungfern-Wassers, welcher fast vor Alters eingefallen war auff eigene Unkosten wieder in guten Stand setzen und zieren lassen A. C. 1453. seines Pabsthums in Siebenden.

Daß auch Privat-Personen, welche sich durch solche dem gemeinen Wesen zum besten erreichende Stiftungen, (solte es auch nur in Ausbesserung der Ufer eines Flusses seyn) wohl-verdient machen, sich dadurch ein ewig-währendes Ehren-Mahl bey der danckbaren Nach-Welt stiften. Solches erbhellet aus einer bey der Tyber nahe an den Ort, wo die fremde Kauffmanns-Schiffe anlanden auffgehangenen Tafel, welche diese Überschrift führet:

*Evander de Comitibus Gurgæ Marchio, Riparumque Camerarius Anno Salutis MDCCXXXII. Viam hanc ampliavit, æquavit, & Arboribus ornavit.*

Das ist, Evander de Comitibus, ein Aufseher und Verwalter über die Ufer des Tyber-Stroms/ hat diesen Weg erweitert, eben gemacht, und mit Bäumen besetzt, &c.

Ein gleiches würde noch heutigs Tags einem jeden, sonderlich um die Kauffmannschafft wohlverdienten Mann wiederfahren, wann er sich zu mahl um die Schiff-Fahrt in Anrichtung und Ausbesserung eines alten verfallenen Havens, oder Besserung der Wege wohl meritirt gemacht hätte, wie wir solches in unsern, über dergleichen Stiftungen, heraus gegebenen wohlmeinenden Gedanken, in folgenden Inscriptionibus exprimiret haben:

*Auspiciis & sumptibus Viri Nobilissimi deque bono publico optime meriti Domini N. N. Mercatoris hujus Emporii celeberrimi, Portus hic longa Vetustate quasi confectus, Navigantibusque ob varia discrimina introitu difficilis denuo restitutus est. A. O. R.*

*Item: A. S. Dom. N. N. Civis & Mercator hujus Civitatis integerrimus, cum de incremento Commerciorum Concivium suorum, maxime vero de Navigantium incolumitate valde sollicitus esset per Restauracionem Portus hujus, publicæ felicitati consuluit.*

Auff verbesserte Wege aber, welche mit Beförderung der Wasser-Fahrten gleiche Verwandniß haben, würde ihnen zu Ehren gesetzt werden:

*Pontem hunc Lapideum vetustate Temporis & Fluvii sæpius exundantis impetu, ferè concussum atque ruptum Dom. N. N. Mercator hujus Civitatis spectatissimus in Commodum iter facientium, imprimis vero ne plaustra Mercatorum Mercibus onusta, aliquid periculi ex inde sentiant, restaurari ac fieri curavit.*

Auff einen gestifteten Pharum oder Leucht-Thurn:

*Netaceant Homines, hæc Pharus loquitur, providentiam optimi Civis Dom. N. N. qui pericula Navigantium & Damnum quod Res publica Naufragio illorum sentit, bene perpendens, Pharus hanc suis sumptibus exstrui curavit.*

Indem wir hier von denen Pharis reden, so soll die Genuesische Laterna oder Pharos in keine Vergessenheit gestellet werden, diese stehet an dieser Welt-berühmten Republic ihres so genannten Molo oder See-Dammes außerste Spitze auff einen Felsen, in Form eines starcken Thurms, der 366. Stufen hoch, und mit einer Teutschen Garnison und vielen Canonen besetzt ist, oben hat solcher 32. Ecken, zwischen denen so viel grosse Lampen angezündet werden, welche denen Schiffenden bey Nacht-Zeiten leuchten müssen, ihren Cours darnach ein zu richten, um in Entstehung solches Wahrschau-Zeichens nicht

nicht auff Klippen oder Untieffen zu verfallen. Obgedachter Molo oder Damm, welcher den nicht allzu sichern Gemueßlichen Haven umgiebet, ist 60. Schritt lang, 12. breit, und ungefehr 15. über den Wasser hoch, von lauter grossen Quater-Stücken auffgemauwet, die Gewalt der ungestümmen Meeres-Wellen dadurch in etwas zu brechen, welche, sonderlich bey Süd-Westen-Wind, von denen Italiänern Lebechio genannt grausam wüthen, daß man auch in den Haven selbst, zur Sicherheit der Galeren, einen kleinen Abschnitt machen müssen. Vide hiervon ein mehres in unsern neulich herausgegebenen Laternen-Tractat, da wir sonderlich von dergleichen Strand- und Wacht-Feuren gehandelt haben.

In Spanien seynd hin und wieder noch Rudera von denen zu der Mohren Zeiten, als selbige noch Meister darinne waren, gemachten Aqueductibus, irein, von gegrabenen Canälen oder Wasser-Fahrten übrig, wovon sonderlich die Römische Historia Meldung thut, so es auch wahr ist was Diodorus Lib. 5. schreibet, daß die Phœnicier, welche am ersten ihre Colonien in Spanien angerichtet, darinne so viel Silber gefunden, daß sie auch die Anker an ihren Schiffen von solchen Metall haben machen können, so ist leichtlich auch das Graben unterschiedlicher (zum Transport der Kauffmanns-Güter nöthiger) Canäle zuzustehen, wann man zumahl bedencket, daß die grossen Flüsse welche Spanien auff allen Seiten hat, zu einer solchen Communication leichtlich mögen haben Anlaß gegeben. Die grosse Wasser-Leitung, welche zu Segovia zu sehen ist, da nemlich das Wasser drey Meilwegs weit, eben wie zu Rom und Constantinopel über 177. hohe Schwibbögen, in steinern Canälen geleitet wird, soll zu dem Sprich-Wort Anleitung gegeben haben, daß Hispanien dreyerley Wunder-Werck habe, nemlich eine Brücke über welcher das Wasser und nicht unter derselben lauffe, wordurch sie vorgemeldten Aqueductum verstehen, zwentens eine mit Feuer umgebene Stadt, welches die mit einer von Flint- oder Feuer-Steinen auffgeführten Mauer um die Stadt Madrit seyn soll, und endlich eine Brücke, auff welcher Zehen Tausend Schaafe wendten könten, wordurch sie den, ein gut Stück Weges lang unter der Erden wegfliessenden Anas oder Guadiana-Fluß verstehen wollen.

Zu Toledo ist die von den Italiänischen Bau-Meister Janello Turiano gemachte Wasser-Kunst zu sehen, welche das Wasser 550. Fuß hoch aus den Tagus-Fluß in die Stadt treibet, zu Merida findet man noch zerfallene Bögen von Wasser-Leitungen, die zu Elvas aber sind noch in guten Stande, und über

eine Meilweges lang, die Stadt Praga in Portugal, hat eine von König Sebastianus An. 1572. auffgerichtete Wasser-Leitung, und bey Sevilla siehet man eine sechs Meilen lange Wasser-Leitung, welche dieser Wunderwürdigen Stadt Wasser zuführet.

In Engeland ist zwar von solchen durch Menschen Hände gemachten Wasser-Fahrten, nichts bekannt, doch soll das Parlament Anno. 1709. eine Acte gemachet haben, den Fluß Kennet Schiffbar zu machen, An. 1708. soll ein gleiches wegen des Flußes Tonne in der Graffschafft Sommerset beschloffen worden seyn.

Die Nordischen Reiche wissen von dergleichen durch Kunst gemachten Wasser-Fahrten bis dato noch nichts, weil sie Theils die offenbare See nicht weit von sich haben, insonderheit aber weil Schweden die drey berühmte große und Schiffrichee Seen, nemlich die Weener- Wetter- und Meler-See, mit deren Schiffrichen Ausflüssen in sich hat, doch soll die Vereinigung des Meler mit obgedachten Weener-Sees vielmahls auff den Tapet gewesen seyn, um solcher Gestalt binnen Landes aus der Ost- in die Nord-See zu kommen, ohne den Sund bey Copenhagen zu passiren.

Moscau oder Rußland (welches große Reich vermahlen wegen seines Allerdurchl Monarchens hohen Sorgfalt vor die Verbesserung seiner Unterthanen Commerciens, gar ungemeyne vortreffliche Veranstellungen siehet) hat sich unterschiedlicher von seiner Czaarischen Majestät neu angelegter Wasser-Fahrten zu erfreuen, dann erstlich ist die kostbare Arbeit an den Canal des Ladogaischen Sees zu Ende gebracht, an welcher täglich 12. tausend Mann gearbeitet; Es ist aber von solcher zu wissen, daß die Wolga sich mit der Ladogaischen See vermittelst der Flüsse Tweer welche in die Wolga fällt, und der Emsla die in die Wolkafa, diese aber wieder in die Ladogaische See fällt, sich vereinige, und biß hieher durch Hülfte dieses Canals alles Schiffbare Holz und Getraide, wie auch die Persianische über die Caspische See kommende Waaren nach Petersburg gebracht worden. Weil aber die Fahrt durch die Ladogaische See sehr gefährlich ist, also daß sie Jährlich etliche hundert Karbassen und andere Rußische Fabr-Zeuge verschlinget, wodurch so wohl die Kauff-Leute, als seine Czaarische Majestät, großen Schaden leiden, als hat man nach langwieriger Berathschlagung endlich gut befunden, aus der in die Ladogaische See fallenden Wolkafa einen Canal von 8. Meilen längst den Ufer gedachten Sees biß in die Neva bey Schlüsselburg zu führen, damit solcher Gestalt die Schiffe nicht nöthig hätten die Ladoga zu passiren, welches



welches dann auch also ins Werck gerichtet, und hierdurch die Handlung auß der Ost-See nach den Caspischen Meer veste gestellet worden, wobey nur die einzige Ungemächlichkeit bleibet, daß die von Casan kommende Schiffe fast zwey Jahr unterwegs seyn, und so wohl gegen dem Wolga-Strom sich hinauff arbeiten, als auch bey dem Canal der die Wolga mit der Wolkofa vereiniget, wegen des seichten Wassers so lang verweilen müssen, biß die Ströme sich ergiessen, und alsdann nach Überschwemmung der Schleusen die Schiffe weiter fort kommen können. Durch obgedachte Vereinigung des Wolga-Stroms mit der Ladoga hat man es unter andern auch so weit gebracht, daß jetzt alles zu denen grossen Krieges-Schiffen benöthigte Eichen-Holz aus Casan nach Petersburg gar wohlfeil kan geliefert werden, und da jetzt der Czar alle übrige zur völligen Bau- und Ausrüstung eines Schiffes benöthigte Materialia ohne Ausnahm in seinen Ländern selbst bekommt, so ist leicht zu ermessen daß seine Flotte ihm weniger, als anderen See-Puissancen die übrige, kosten müsse. Damit auch seine See-fahrende Leute desto geübter werden, so sezet man alle zum Matrosen-Handwerck destinierte Recruten, in Petersburg erstlich auff die so genannte Boyers, (ist eine gewisse Art von Schiffen, deren daselbst etliche hundert allezeit in Bereitschafft liegen) auff diesen müssen sie erst die Handgriffe lernen, biß sie endlich nach etlichen Monathen auff die Flotte, und andere neue hingegen an ihre Stelle wieder auff die Boyers gegeben werden, zu welchem Ende sie, so oft als in der Wochen ein guter Wind auffsteigt, auff der Newa Strom (eben wie die Soldaten zu Land) exerciret werden, und befindet sich gemeiniglich der Czar bey diesen Exercitio selbst persönlich mit bey, um solches nach seinen Gutduncken anzuordnen.

Eine andere Nutzbare Vereinigung der Flüsse, vermittelst welcher man hernach von Archangel in den Oceanum Orientalem, und folglich nach Japan und Ost-Indien kommen könnte, ohne dem ungewissen Weg bey Nova Zemla mehr zu versuchen, soll auch folgender massen auff den Tapet seyn, daß man die bey Archangel fließende Dwina mit der Tatra diese mit der Irdis, und folglich den Oby die Keta, jenisii-Angur den Baikaler-See, die Schulka und den Amur-Fluß der durch Daurien sich in den Oceanum Orientalem ergießet vereinigte.

Nicht weniger wurde auch veransfaltet, den See Onega mit den von Belaceca oder den weissen See, vermittelst der Flüsse Witigor und Kæflichea zu conjungiren.

An. 1718. kam der gerade, und nach der Gesichts Linie gezogene Land-

Weg von Petersburg nach der Stadt Moscau zu Stande, wobey die Reisende über 30. Meilwegs, wegen der nunmehr abgehenden Krümmen ersparen, welches in Teutschland auch mit vielen Post-Stationibus also könnte eingeführet werden.

In Constantinopel siehet man noch die Aquaductus, welche zu Constantini Magni Zeiten gemacht, und von denen Türcken bis hieher conserviret und vermehret worden, es ruhen dieselbe eben wie die Römische, auff hohen Arcaden, über welchen in ausgemauerten Canälen das Wasser bey 10. Meilwegs lang in die Stadt geleitet, und folglich aus denen Reservoirs der Wasser-Kunst in die vornehmste Brunnen und Häuser geführet wird, wie dann diese Stadt, welche fast an drey Seiten mit der See umbflossen, sonst wenig süßes Wasser hat, als was ihr aus dieser Kunst und denen Eisternen mitgetheilet wird, deren letzteren durch ganz Constantinopel fast so viel als Häuser seyn, die allermerkwürdigste aber ist bey der Weltberühmten S. Sophien-Kirche, woselbst das Regen-Wasser von der runden Koppel des Kirchen-Dachs, in einen rund umb die Kirche herum, und auch noch in einem drunter hingehenden Graben und Grufft, (indem einiger Vorgeben nach dieses große Wunderwürdige Kirch-Gebäu auff lauter Säulen und Schwebbögen gebauet seyn soll,) hinunter schießet, daß alle Umbwohnende ihre nöthige Provision an Wasser Jahr aus Jahr ein, genugsam daraus haben können, und zwar mitten in heissesten Sommer so kühl als wann es aus einer Eiß-Grube geschöpft würde.

Wir gehen nunmehr aus Europa über nach Asien, woselbst wir was etwan hier und dar in Vereinigung der Meere und Flüsse, wie auch anderer Wasser-Commoditäten halber, zu bemerken seyn möchten, mit kurzen anzeigen wollen.

Zu Bursa einer Stadt in Bithynien, in Klein Asien, siehet man ausserhalb derselben an den Fuß des Berges Olympi ein großes Reservoir oder ein mit Marmor eingefasstes Becken, aus welchen das Wasser in unterschiedlichen offenen Canälen durch die ganze Stadt geleitet wird.

Ein gleiches geschieht in der grossen Persianischen Residenz-Stadt Ispahan, aus dem Fluß Senderut, welcher von dem Gebürg Demawend kommet, und die Süd-Westliche Seite dieser Stadt bestromet, sich auch daselbst in viel kleine Bäche theilet, die hernach hin und wieder in der Stadt herum sonderlich aber ein grosser Arm davon durch einen Canal in den königlichen Thier-Garten geleitet wird. Ein gleiches solte mit dem auff der andern

andern Seiten des obgemeldten Gebürgs lauffenden Strom Abkuren geschehen, welchen Schach Abas in obbemeldten Fluß leiten wolte, ob nun wohl daran, wie Olearius in seiner *Persianischen* Reise-Beschreibung meldet, 14. Jahr lang beständig gearbeitet, und täglich viel tausend Menschen darzu employret worden, so hat doch solches, weil grosse Felsen durchzugraben waren, nicht angehen wollen, wiewohl endlich, als die Grossen des Reichs solches Werk ihren König zu Gefallen unternommen, selbiges schon bey Olearii Zeiten biß auff 200. Schritt lang zur Perfection gebracht worden, und Zweifels ohn in der folge Zeit völlig wird ausgearbeitet worden seyn.

Die Schiffreichmachung des Euphrats- und Tigris-Fluß wird der Königin Semiramis, wie auch die Erfindung der Galeeren zugeschrieben, als deren diese großmüthige Königin auff einmahl biß 3000. soll haben verfertigen lassen, mit welchen sie sich selbst auff die See gegen Mittag zu begeben, umb die daselbst liegende Länder (welche keine andere, als die Ost-Indianische Inseln seyn können,) aufzusuchen, zu welcher Expedition sie Syrische, Phoenicische, Cypriische und Egyptische Schiff-Leute gebraucht, als welche selbiger Zeit vor die erfahrenste in der See-Fahrt gehalten worden.

Nach der Zeit aber wurde der Gebrauch obbemeldter Flüsse aus einer Staats-Politic der Perser (damit keine frembde Gäste dadurch in ihr Land kommen könnten,) so sehr negligirt, daß sie auch hin und wieder Steine eingefenket, und Dämme auffgeführt, die aber wie Strabon. lib. 16. meldet, von Alexandro M. zerbrochen, und die Schiff-Fahrt wieder frey gemacht worden, in so fern aber dem Amon. Marcell. lib. 24. cap. 1. zu glauben, so soll diese freye Fahrt nicht lang gewähret haben, da die Persianer solche abermahl auff obbesagte Weise gehindert, welches auch biß auff Kayser Juliani Zeiten als geblieben, man besche hiervon ein mehres in unsern alten und neuen Schau-Platz Weltberühmter Handels-Städte, unter der Beschreibung einiger *Persianischen* Handels-Städte.

Die allergröste und zierlichste Wasser-Fahrten der Welt hat ohne Widerspruch das mächtige *Kaysertum* China, dann gleichwie dasselbe in guter Policey und anderer löblichen Dingen es vielen Europäischen Ländern weit zuvor thut, und hundert tausend Menschen in guter Ordnung ernehret, wo wir nicht zwanzig tausend, (wann wir gleich alle Chinesische Requisite darzu hätten,) erheben würden, also ist auch seine Veranstellung zu commodent Wasserfahrten unvergleichlich, und zwar damit wir erst von denen Haupt-Städten des Landes den Anfang machen, so hat die Stadt Nanking einen  
breiten

breiten und tieffen Graben, auf welchen man von den Fluß Kiang nach der Stadt fahren, über diesen Graben lieget vor der Stadt eine Schiff-Brücke von 14. grossen Schiffen, über welche man süglich in die Stadt kommen, auff der Ost-Seiten aber, vermittelst denen daselbst durchschnittenen Graben weit und breit in das platte Land hinein fahren kan.

Die Stadt Pecking, welche demahlen die Kayserliche Residenz ist, und die größte Schiff-Bauerey in ganz China hat, so daß Jährlich mehr als tausend Kauffarden-Schiffe bloß zur Befahrung der Flüsse und Canäle, und Zufuhre der kostbaren Waaren, in dieser Stadt gebauet werden, hat ebenfals ihre wohl-eingerichtete Wasser-Fahrten, vermittelst welchen von denen äussersten Enden des Königreichs was in dieser grossen Stadt consumiret wird, täglich herein kommt, so daß auch daher das Sprich-Wort entstanden: In Peking wächst nichts, und ist doch allda an keinen Ding ein Mangel, welches auch der Schiff-Fahrt wegen, Holland, sonderlich Amsterdam von sich rühmen kan, als welches gewißlich nicht den 20sten Theil seiner Einwohner, mit dem was das Land selbst ausgiebt würde ernähren können, wann nicht die Handlung und Zufuhre zu Wasser, das Beste dabey thäte.

Die Stadt Canton, von etlichen auch Quancheu genannt, die Haupt-Stadt der Sinesischen Provinz Quantung ist nicht allein ein stattlicher See-Haven, welcher stets mit Aus- und Einländischen Kauffarden-Schiffen angefüllet ist, sondern sie hat auch in sich, so viele denen Trafiquirenden zum besten, (und um ihren fast unzählbaren Einwohnern allerhand Provisiones zuzuführen,) gemachte Canäle, daß hierdurch der Kauff-Handel mehr als an einen Ort in China in dieser Stadt gestiegen; Sonderlich wird auff und von Canton, stark von Macao, der Insel Formosa, den Königreich Japan, Siam, und andern Ost-Indianischen Königreichen und Ländern gehandelt, und weil die Manufacturen und Handwerks-Leut sich der Orten am liebsten nieder lassen, wo Materialia und Lebens-Mittel in größter Abundanz zu finden, solches aber durch solche äußerliche Zufuhre zur See, als auch gemachte Canäle auff der Land-Seite am besten geschehen kan, als erhellet daraus der Nutzen, welchen (mit dergleichen durch Fleiß gemachte Fahrten versehen) Städte ihrer Commerciens wegen zu genießen haben.

In der Bogtey Xantung lauffet der Fluß Jun, dessen Bette durch menschliche Kunst und Arbeit ausgegraben worden. Dieser unerhörte grosse Graben fängt an gegen Norden der Stadt Focken, unter dem Ufer des so genannten Saffran-Stroms, auff welchen alle Schiffe sie kommen her wo sie wollen, in

in den Fluß Jun gezogen werden, von dannen reichet er nach Cining, und hierauf nach der Land-Stadt Lincing woselbst er sich in den Fluß Guei ergießet, nach dem aber zur Erfüllung dieses Canals das Wasser seinem Lager nach, hin und wieder ungleicher Höhe, als ist diesen mit mehr als 60. Schleusen, die alle von Quater Steinen auffgebauet seyn, abgeholfen worden.

In einer andern Chinesischen Haupt-Stadt Cinan genannt, liegt der See Taming, aus welchen ein Canal bis zu den See Choing gezogen.

In der Provinz Suchuen lauffet der Fluß To bey der Stadt Sitan, es ist solcher eine Ableitung aus den Fluß Kiang, welchen Käyser Yvo graben lassen, des Kiangs Ausschweifung und Überschwemmung dadurch zu verhindern, in der Provinz Nanking bey der Stadt Suchen ist bemeldter Fluß mit Dämmen dergestalt eingestast und bezwungen, daß man daraus einen andern Canal, von dieser Stadt bis nach Chingkiang ziehen können, welcher bis in den Strom Kiang lauffet, ein guter Theil von diesem Canal ist unten am Boden mit wohl behauenen Quadern belegt, wie auch an beyden Gestaden, bey der Stadt Ukiang findet man eine steinerne Brücke darüber von 300. Bogen, oder Arcaden, diejenige welche die Schiffe den Canal auff und hinunter ziehen, gehen auch auff den zu beyden Seiten gepflasterten und mit Bäumen besetzten Gestadt, sehr ebenes Fußes, und auch in der größten Hitze immer in Schatten, dergleichen Bequemlichkeiten, unsere Europäische sonderlich Teutsche Schiff-Leute, daß ihnen bey ihrer sauren Arbeit von den Publico solten gemacht werden, sich nicht rühmen können.

Und so haben auch die Städte Sungkiang, Chinkiang, Quacheu, Yangcheu, Ningpo, Jenping, und andere mehr alle ihre, zum Theil aus den großen Fluß Kiang, zum Theil aus andern Flüssen gezogene Canäle, welche nicht allein ihre Stadt-Gassen und Plätze durchwässern, denen Stadt-Mauern statt eines tiefen Wasser-Grabens dienen, sondern auch bey einigen etliche hundert Meilwegs lang in das Land austaußen, und denen Commercirenden überaus großen Nutzen schaffen. Bey der Stadt Caoyen findet man einen neben der See Piexe hergezogenen Canal, welcher etliche teutsche Meilen lang, und durch und durch mit großen weißen fast den Marmor gleichenden Quater-Steinen auffgemauert, hiebey aber dieses das Wunderbarste ist, wo alle diese Steine müssen hergekommen seyn, da weit und breit herum, auch selbst in denen angränzenden Provinzien kein dergleichen Stein-Bruch zu finden ist.

Der Canal in der Haupt-Stadt Hoaigang hat drey hohe Wasser-Stürzen, deren eine so hoch ist daß man sie Tienli, das ist die von Himmel Gefo-

gene nennet. Diesen ungeachtet haben doch die in dergleichen Dingen Zwey-  
 klugige Chineser durch Dämme und Schleusen den Canal so einzurichten  
 gewußt, daß die Schiff-Fahrt dadurch nicht die geringste Hinderniß empfän-  
 get, sitemahl solches alles durch genugsame und aus der Kayserlichen Cam-  
 mer unterhaltene, auch darzu expresse bestellte Leute præcaviret wird. Lasset  
 uns aber auch in Teutschland untersuchen, ob wir die auff der Donau, Rhein,  
 Elb- und Oder-Flüssen ꝛc. sich ereignende Wirbel, Strudel, Fälle, Untieffern,  
 und andere Impedimenta der Schiff-Fahrt, eben also wie die kluge Chinesen  
 zu heben und zu vermeiden wissen, ja ob wir einmahl solches zu thun, nur des  
 Sinnes und der Intention gewesen seyn, wo es in China der Situs Loci und die  
 Land-Gegend nicht zulassen will, breite Canäle zu grössern Last-Schiffen zu  
 machen, da werden zum wenigsten kleine schmale zu kleinen Transport-Schif-  
 fen (deren ihrer viele doch endlich ein grosses zur See fahrendes Rauffadey-  
 Schiff anzufüllen vermögend seyn) gebauet, sie haben auch wohl Maschinen,  
 die Schiffe von einem Canal in den andern über Land zu ziehen, welches dann  
 mit Rollen und Walzen-Brücken gar leicht geschehen kan, wie hiervon ein  
 mehrers in den 4ten Capitel dieses unsers Tractats wird zu sehen seyn.

Zu Beförderung der Manufacturen leiten auch wohl die Chineser grosse  
 lange Canäle von vielen Meilen, nach ihren Manufactur-Städten zu, wie  
 etwan in der Stadt Queite geschieht, woselbst ans den See Choking ein Ca-  
 nal herein geleitet wird, dessen Wasser der Seide einen Wunder-schönen  
 Glanz giebet, dannhero auch diese See den Nahmen Choking, welches  
 so viel als Damasten-Lücher-Wäsche heist, erhalten hat.

Nicht weniger haben sie auch des Reiß-Baues halber, als welcher gern  
 in Wasser wächst, das Canal-Ziehen nöthig, wie man dann auch die meiste  
 Sinesische Felder mit Wasser-Gräben zu diesem Ende umzogen siehet, wol-  
 te Teutschland auff allen ihren Dörffern und Land-Gütern ein gleiches,  
 wo es irgend die Gelegenheit zulasset einführen, würde es nicht allein meh-  
 rere Früchte gewinnen und reichere Erndten haben, sondern auch neue und bis  
 hieher ungewöhnliche, jedoch aber dem Land höchst-nutzbare Plantagen und un-  
 ter andern auch den Reiß-Bau, der allenthalben wo nur wäprricht Land ist  
 vortreflich angehet, einführen können.

Eines zur Lust gemachten Sinesischen Sees muß ich noch dieses Orts  
 gedencken: Es ist derselbe in der Landschaft Chekiang, bey der Stadt Hang-  
 cheu, dieser See hält etwan drey teutsche Meilen in Umkreis, und ist rund  
 herum mit Bergen als einen Amphi-Theatro eingefaßt, an solchen Bergen  
 siehet

siehet man in schönster Ordnung Palläste, Tempel, Ehren-Porten, Triumph-Bogen, und stattliche Gärten, nach welchen man auff breiten, Creuz-Weise mitten durch den See mit Marmor gepflasterten, und auff beyden Seiten mit schattigten Bäumen nach der Schuur besetzten Strassen, durch gehen kan, das offene See-Wasser befahren indessen künstlich-gemachte und reichlich verguldete auch mit Seidenen Segeln versehene Chinesische Lust-Schiffe, daß also dieser vortrefflichen Gegend nichts mangelt, was beydes den Sinn als das Auge des Menschen vollkommen vergnügen kan.

Was nun solcher Gestalt von dem Welt-berühmten Kayserthum China gesaget worden, daß kan gewisser massen auch von andern Ost-Indianischen Königreichen sonderlich von Siam gesaget werden, wie ich mich dann dißfalls auff des Pater Tachards und anderer Peregrinanten dahin gethane Reisen, und dererelben Beschreibungen will bezogen haben: Die Stadt Batavia, der Holländer Haupt-Stadt in Ost-Indien ist eben wie ihr Amsterdam, durch breite und tieffe, durch alle Gassen der Stadt gehende, und zu beyden Seiten mit Cocos-Bäumen wohl-besetzten Canälen, die ihr Wasser aus einen fast mitten durch die Stadt lauffenden Fluß ziehen, durchschnitten, welches denen Kaufleuten zu hin- und Wieder-Führung ihrer Waaren sehr wohl zu statten kommt.

Wie nun diese Stadt auff den Platz, woselbst vormahls die von denen Javanern verwüstete Stadt Jakaira gestanden, ganz neu erbauet und angelegt, und nach den, bey der Römer Zeiten üblichen Rahmen des in Europa liegenden Vater-Landes Betau oder Batavien genennet worden, also hat man auch das Nothwendigste bey solcher neuen Anlegung, nemlich die Stadt-Regulair und alle Gassen mit durchschnittenen Canälen zu machen beobachtet, unsern teutschen, sonderlich aber abgebrandten Alt-Väterischen Land- und See-Städten zum Exempel, daß auch ein gleiches bey ihnen solte ins Werk gerichtet, und der Nutzen welchen Amsterdam und so viel andere mit Graben durchschnitene Holländische Städte, als z. E. Copenhagen, Hamburg, Berlin &c. genießen, zu löblicher Nachfolge in Consideration gezogen werden.

In Africa seynd von gemachten Canälen diejenigen berühmt, welche in der Stadt Alcair oder groß Cairo, der größten Stadt in ganz Egypten-Land, das Nil-Fluß Wasser darcin zu leiten, und auch dessen jährlich es Steigen und Fallen daran zu erkennen, durchgehends mit gehauenen Steinen auffzemauret sind, sie werden in ihrer Sprache Halis genannt, und gehen durch die vornehmste Gassen, sowohl der Stadt Cairo, als anderer Egyptischen Städte,

wann gegen den Monat Junium das Nil - Wasser welches durch Überschwemmung des platten Landes demselben einig und allein, weil es dieser Orten wenig oder nichts regnet, die Fruchtbarkeit zuwege bringen mus, zu wachsen beginnt, und gegen Ende des Junii nunmehr am höchsten gestiegen, so wird ein hoher Damm, von den Türkischen Gouverneur mit grossen Solennitäten durch gestochen, worauff sich alsdann das Wasser, durch alle Hals oder Canäle in denen Städten ergießet, und denen Einwohnern eine sonderbare Freude, auch nachdem es hoch oder niedrig steigt, eine Beurtheilung von desselbigen Jahres darauff folgender Fruchtbar- oder Unfruchtbarkeit verursacht, und zu allerley Kurzweil die alsdann mit kleinen Barquen oder Schifflein auff denen Canälen getrieben werden, Anlaß giebet. Ein gleiches geschiehet durch ganz Egyptenland, als woselbst der auffgeschwollene Nil - Fluß, durch viel tausend in dem platten Land gemachte Gräben läufft, und dadurch der anliegenden Felder Fruchtbarkeit verursacht, die vielmahl hierdurch so groß ist, daß die Bauern die Fettigkeit ihrer Felder mit Sand temperiren müssen, damit solche nicht alzu geil werden, faule Land- und Bauers- Leute soiten aus dieser der Egyptier ihren fleißigen Graben ziehen, ein Exempel der Nachahmung nehmen, ob nicht etwan auch bey ihren Feldern und Wiesen, dergleichen Wasser-Gräben noch anzubringen seyn möchten, und alsdann keinen Fleiß in derselben Verfertigung sparen, inmassen hernach das vermehrte Einkommen, die darauff gewandte Müß und Unkosten reichlich belohnet.

Noch ist allhier eines in Africa zur Perfection obgleich wieder versallenen Grabens zu gedencken, nemlich desjenigen welchen Darius hat machen und nach ihm Omar erster Calif zu Medina erneuren lassen, nemlich aus dem Nil-Fluß von der Stadt Coptos an, bis in das rothe Meer, welches auch so wohl von statten gegangen, daß dieser Graben so lange brauchbar gewesen, als die Califen zu Medina regieret, also daß sie jährlich eine grosse Menge Getrands aus Egypten, in ihr unfruchtbares Aratien zur Erhaltung ihrer grossen Hofstat haben können bringen lassen, als aber hernach der Califen Herrschafft ein Ende genommen, ist auch dieser Canal negligiret, und mit Sand verschüttet worden. Bey dem Strabone Lib. 2. lesen wir, daß die Ptolomeer Könige in Egypten eines solchen Canals sich ebenfalls schon zu ihrer Zeit (sonderlich bey des Ptolomei Philadelphi Regierung gebrauchet, welchen auch hernach die Römer fort gesehet, inmassen in seiner des Strabonis Zeiten, eine Römische Flotte von Alexandria aus dem Nil - Strom hinauff, und von dar durch einen gemachten Canal in den Arabischen Golfo oder Meerbusen gegangen, von dannen



Dannem sie hernach ihren Lauff weiter nach Indien fortgesetzt, zu Plinii Zeiten soll diese Fahrt auch noch im Gebrauch gewesen seyn, und denen Römern jährlich einen grossen Profit in ihrer Handlung eingebracht haben, welches sonderlich aus des Arrii seinen Periplo oder Umbsehlungs Tractat des rothen Meeres zu ersehen, da er die Waaren erzehlet, welche über Egyptenland aus Indien nach Rom (jedoch anfänglich nur mit kleinen Schiffen die sich weiter nicht als längst dem Ufer hin zu seegeln gewaget) gebracht worden, bis endlich einer Nahmens Hippalus völlig die offenbahre See besegelt, deme hernach die andern nachgefolget haben. Als etwas sonderbahres ist auch dieses anzumercken, daß A. C. 1104. zu Zeiten Mustanceri, eines Egyptischen Califens der Nil-Strom so seicht gewesen, daß man sich einer grossen Theuerung zu befürchten gehabt, welches obbesagten Prinzen veranlasset, eine Gesandtschaft mit grossen Geschenken an den Ethiopischen Patriarchen zu senden, daß solcher von seinem Kaiser die Eröffnung der Nil-Schleusen ausbitten und freyschaffen möchte, welches auch geschehen, und das lebende Egypten dadurch an ihren Feldern erquicket worden, welches freundliche Bitt-Mittel hernach auch vielmahls andere Egyptische Sultans gebraucht, wann ihr Egyptenland Mangel an Nil-Wasser gespüret hat.

In America hat man die beyden Städte Mexico und Cusco, von welchen die Reise-Beschreibungen melden, daß solche zu ihrer alten Indianischen Könige Zeiten, so herrliche und alle mit Marmor-Steinen auffgemauerte Canäle gehabt, daß man auff solchen durch und aussershalb der Stadt bequemlich fahren, und Handlung treiben können, sonderlich ist solcher Canäle wegen, die Stadt Mexico und das ganze umliegende Land berühmt, welche aus einer wunderbaren See, dessen Wasser halb gesalzen und halb süß ist, durch das Land und die Stadt geleitet werden, der sich aber auch vielmahls so sehr, sonderlich An. 1629. und 1634. ergossen, daß die Spanier genöthiget worden, An. 1635. und 1636. mehr als eine Million Indianer in die Arbeit zu stellen, umb das überflüssige See-Wasser von der Stadt Mexico abzuwenden, als welche dasselbe allzu grausam überschwemmet hatte, und nicht anders geändert werden kunte, als diesen wütenden Element einen andern Aus- und Abfluß vermittelst Durchgrabung hoher Berge zu machen, über welcher sauren Arbeit aber, viel tausend arme Indianer crepiren müssen.

Heutigs Tags wird das süße Wasser so man in Mexico gebraucht, drey Meilwegs von dannen aus einen gewissen Ort Chapultepec genannt, in ausgemauerten und auff steinern Schwiebögen stehenden Canälen, nach der

Stadt geleitet, die übrige Canäle aber welche aus obbeschriebener See kommen, siehet man täglich mit etliche tausend Indianischen Acalen oder Canots (ist eine Art kleiner und aus den Stam eines Baums gehauener Schiffelein) bedeckt, welche der Stadt allerhand Lebens-Mittel und Kauffmannschafften zuführen, wovon mit mehren Thomas Gage in seiner Reise-Beschreibung nach Neu-Spanien zu lesen ist.

## Cap. II.

Von denen in alten und vorigen Zeiten unternommenen, aber nicht zur Perfection gekommenen Wasser-Fahrten, und ausgegrabenen Canälen, wie auch denenjenigen, welche muthmaßlich noch hin und wieder in Europa, sonderlich aber in Teutschland zu grossen Nutzen und Vortheil der Commercirenden Städte und Länder sich practiciren und ins Werk richten ließen.

**N**ach den ersten, nemlich denen, die nicht zur Perfection gekommen, ob wohl mit grossen Kosten, Müh und Arbeit unternommenen und versuchten neuen Wasserfahrten, zu verfertigenden Canälen und Durchschnitten, zehlen wir gleich Anfangs unterschiedlicher Römischer Kaiser, als des Julii Cæsaris, Caligulae, Domitiani, und Neronis Vorhaben, den Isthmum Corinthiacum, oder die zwischen Morea und dem übrigen besten Griechenland seyende Land-Enge durchzugraben, damit die Halb-Insul Morea (vor diesen Peloponesus genannt) zu einer rund umflossenen Insul dadurch werden, und die aus den Jonischen nach den Aegäischen Meer, (heutiges Tags Archipelagus genannt,) schiffende nicht mehr nöthig haben möchten, einen so weiten Umbschweif umb ganz Morea zu nehmen, oder das gefährliche Malaische Vorgebürg vorbey zu fahren, daß aber dieses Unternehmen umsonst gewesen sey, bezeiget das, noch ist im Gebrauch seyende Sprichwort: Isthmum pertodere welches gesagt wird von einer zwar unternommenen, aber unmöglich aus zuführenden Sache, indessen ist nicht zu läugnen, daß dergleichen Abschnitte ein grosses beytragen, daß ein ankommender Feind, nicht so gleich in ein Land hinein gehen, und dasselbe nach seinen Gefallen angreifen kan, sondern es wird darzu eine Krieges-Flotte und Transport Schiffe erfordert,

dert, welches zum Theil auch obbemeldten Käysern mag im Kopff gestehet haben, daß sie beydes dem Peloponesum als die Gränzen des Römischen Reichs dadurch desto sicherer setzen wollen, vielleicht daß sie sich auch der Thermopylarum oder des engen Passes des Berges Barinae welcher Griechenland in der Mitte scheidet, und vermittelst dessen, man aus Thessalia in Achajam kommt kan, erinnert, daß bey solchen der tapfere Spartaner König Leonidas des Xerxis ganzes und fast unzählbares Krieges-Heer, etliche Tage lang aufgehalten, und demselbigen mit seiner wenigen Mannschafft grossen Abbruch gethan, daß sie dannenhero diese Schir-Insul (Franz. Presque Isle) zu einer ganzen Insul machen wollen, wiewohl sie auch; nachmahls wie Aeneas Sylvius bezeuget, nach der Chinesen Art, mitten durch den Isthmum sollen eine Mauer aufgeführt und solche Hexamilium genennet haben, welche hernach der Türkische Käyser Amurath geschleiffet, die Venetianer aber An. 1453. solche in 15. Tagen wieder auffgerichtet, die aber bald hierauff von denen Türcken abermahl auff den Grund nieder gerissen worden.

Zu Käysers Trajani Zeiten, solte auff Plinii Angeben der Nicomedensische See mit dem Meer vereiniget, und zu solchem End ein Durchschnitt bis dahin gemachet werden, weil aber gedachter See 40. Fuß höher als das Meer liegend befunden worden, und dannenhero der Käyser nicht unfüglich besorgte, daß solcher ganz ablauffen müchte, da doch vielmehr seine Intention war, daß er sich solches Grabens zur Anfuhr grosser Marmor-Steine, Holz und Korns gebrauchen wolte, so kamen auff eben dieses Plinii Angeben, das Schleusen anrichten zwar in Vorschlag, aber nicht zum Effect.

Also ist auch Taurica Chersonesus die berühmte Halb-Insul der Europäischen kleinen Tartaren, welche fast gänzlich von dem Ponto Euxino und den Meotischen See-Pfuhl umblossen ist, zu einer ganzen Insul allbereit vor 300. Jahren von denen Tartarn bey der Stadt Przeeop zu machen, zwar versucht, aber doch hernach unvolzogen gelassen worden.

Ferner so ist auch sehr oft die Vereinigung des Mittelländischen mit dem rothen Meer, so wohl bey denen Egyptischen Königen als Türkischen Käysern auff dem Tapet gewesen, und zwar daß sie entweder den Nil-Fluß mit besagten rothen Meer vereinigen, und solcher Gestalt die Schiffahrt aus einem Meer in das andere anstellen, oder das sie den, zwischen beyden Meeren seynden Isthmum gar durch stechen wolten, das erste ist zwar eine Zeitlang, wie in vorigen Capitel erwehnet, angegangen, das andere aber hat niemahls keinen Fortgang gehabt, die Ursache welche einige vorgeben, soll diese seyn, weil die La-

ge des rothen Meeres höher, als des Mittelländischen, und dessen angränzenden Ufer und Länder, und daher zu befürchten wäre, daß wann der Durchschnitt geschehen solte, solche alle, sonderlich aber das niedrig liegende Egypten überflüthet werden möchte, wie sich dann solches auff Eireathen der Heydnischen Pfaffen, der König Sesostris und auch Psammetichus und Ptolomäus, steiff und fest eingebildet, allein daß diese Meynung ungegründet sey, solches ist aus denen Hydrostaticis Principiis und Archimedischen Beweissthüchern See fahrender Leute genugsam zu beweisen, es mag aber wohl seyn, daß der Irrthum daher gekommen, weil die aus dem niedrigen Egyptenlande, hienaußwärts nach dem rothen Meere, Reisende, eine solche optische Augen-Blendung gehabt, und was Hydrostatica sey, nicht verstanden haben, vid. Kircheri Oedip. Egypt. Synt. 1. c. IIX.

Die rechte Ursach aber daß der Durchschnitt unterlassen worden, mag wohl diese gewesen seyn, weil solches Werck unsägliche Mühe und Kosten würde erfordert haben, indem man eine Distanz von mehr als 40. teutsche Meil. wegs Landes durch viel Felsen hätte durchgraben, und kostbare Dämme daneben auffführen müssen, worzu denen Türcken und Sultanen erfahrne Ingenieurs und Conducteurs gefehlet. Zweytens so würden von diesen Durchschnitt, die Italiäner, Frangosen und Spanier, Engelländer und Holländer, und andere der Schiffahrt zu gethane Abendländische Völcker, mehr Nutzen als die Mahometaner selbst gehabt haben, wann solche durch das Mittelländische Meer so gleich in das Rothe, und von dar in Persien und Indien hätten kommen, und dieser Länder Waaren vor schlechte Schiffs-Fracht zurück bringen können, welche izt denen Türcken, auff ihren Camels-Caravanen so theuer müssen bezahlet, und noch vieler Orten ein hoher Zoll darzu abgeleget werden. Drittens so befürchten die Türcken nicht ohne Grund, daß da die Christen in der See-Macht es ihnen weit zuvor thun, selbige gar einmahl Lust bekommen möchten Medinam und Meccam feindlich anzufallen, und sich des daseibst liegenden grossen Schazes, und der umliegenden Länder Meister zu machen.

Wir können bey dieser Erzehlung nicht umbhin, des Alphonsi Albuquerque seines Vorschlags zu gedencken, welchen er (umb Egyptenland denen Türcken unbrauchbar zu machen) bey sich gefasset hatte, darinn bestehend: Er wolte nemlich vermittelst eines, aus der Landschaft Abassia durch welche der Nil-Fluß in Egypten fließet, gezogenen Grabens, diesen Fluß wann er höher, als das rothe Meer wäre, in dasselbe ableiten, und dadurch Egyptenland austrocknen, oder wenn das rothe Meer höher wäre, und sich in den Nil-Fluß mit-

mittelst solches Durchschnitts ergießen würde, ganz Egyptenland überschwemmen, und solches also unbrauchbar machen, allein dieses waren Schloffer in die Luft, und weil er zumahl auch darüber gestorben, als wurde das ganze Concept zu Wasser.

Was nun solcher Gestalt vor nichtige Concepta, mit Vereinigung des Nothen, und Mittelländischen Meeres vorgegangen, das ist auch hernach mit den Ponto Euxino und den Caspischen Meere geschehen, welches der Seleucus Nicanor mit aller Gewalt zusammen vereiniget wissen wolte, es wäre dieses zwar eine über alle Massen schöne Sache gewesen, und hätte man nicht erst das verdrüßliche Mingrelien, und andere Wüsteneyen durch reisen, oder alle die Beschwerlichkeiten welche der Englische Ritter Chardin, in seiner Persiamischen Reise erfahren müssen, ausstehen dörfen, allein weil hierzu ein Regiment solcher starcken Helden, wie Hercules gewesen (der das so genannte Fretum Herculeum oder die Enge bey Gibraltar durch gegraben) fehlte, so ist auch das Werck nach geblieben.

Eine andere Vereinigung, des Caspischen und schwarzen Meeres, wolte auch einmahl der Tartar-Cham durch Ziehung eines Communications-Grabens, aus der Wolga, in den Tanaïs oder Don-Flußes machen, welcher Graben hernach unter den Nahmen Fossa Canutz bekantt worden.

In denen Niederlanden findet man noch heutiges Tags die Vestigia von des Käysers Claudii seines Generals, des Domitii Corbulonis seiner, zwischen der Maas und dem Rhein 2 tausend Fuß lang gezogenen Fahrt, welche er bey müßiger Zeit durch das Römische Kriegs-Volk machen lassen, davon bey dem Tacito in seinen 1 ten Buch ein mehreres zu lesen ist.

Ingleichen auch die so genantte Drusianische Fahrt ein ungemeines, aber nunmehr gang verfallenes Werck, welches der Römische Feld-Herr Drusus, um sein Kriegs-Volk stets in Bewegung zu halten, machen lassen, es bestehet solches unweit Arnheim in einen Graben, von 2. bis 3. Meilen, dadurch der Rhein-Strom einen gang andern Lauff bekommen, als er zuvor gehabt hat, dann dieser mächtige Fluß, welcher in denen Alpen aus 2. Quellen entspringet, deren die eine der Vorder- die andere der Hinter-Rhein genennet wird, und welcher bey Coblenz die Mosel zu sich nimmt, theilet sich unten bey Schencken-Schanz der Gestalt, das zur rechten und linken zwey andere Ströme sich aus ihn ergießen, davon der eine welcher Nimmägen und Pomela vorbeey fließet, die Wahl heißet, und solchen Nahmen bis zu dem Schloß Löwenstein behält, da er durch einen von dem Dorff Bochoven an, gegrabenen

Canal, in die Maas geleitet wird, der andere wurde durch obbemeldte Fossam Drusianam von den Dorff Iselort an, bis auff Arnheim geführet, da er sich abermahl in 2. Theile (nehmlich in die Ißel, welche in die Süder-See fällt, und in den Leck der hernach unten in die Maas kommt) getheilet wird, wobey noch unterschiedliche damahls von denen Römern und Belgis gezogene Gräben zu bemerken wären, wann es die Nothwendigkeit erforderte.

Als Kayser Carl der Große einen Krieges-Zug wieder die, das Orientliche Kayserthum damahls besitzende Griechen vorhatte, beschloß er die Donau mit den Mayn zu vereinigen, und wolte also von Keelheim aus, durch die **Alt-Mühl, Regnitz u. Pegnitz** bey **Forchheim** vermittelst eines Grabens, wieder in den Mayn kommen, damit er so viel besser seine Völcker und Kriegs-Requisita, aus dem Oceano, wie auch aus der Maas und Mosel in den Rhein, von diesen in den Mayn, und von den Mayn obiger Massen in die Donau, und so ferner dieselbe hinunter, bis in das schwarze Meer oder den Pontum Euxinum bringen könnte, ob er nun wohl mit viel tausend Mann, eine Zeitlang daran arbeiten lassen, so ist doch alles wie Eginhardus in seinen Annalibus Francicis schreibt, wegen der darzwischen gekommenen schweren Kriege ins Stecken gerathen, und das gemachte hernach bey regnigten Wetter wieder eingefallen, und also aus den gangen Dessen nichts worden, jedoch soll man die Vestigia von dieser vergeblichen Arbeit noch sehen können.

Ein gleiches soll auch Kayser Carolo IV. mit seiner vorgesezten Vereinigung, der Donau und Moldau wieder fahren seyn, und meldet der Böhmishe Geschicht-Schreiber Dubravins das er allbereit Feid-Messer darzu ausgesandt hätte, welche untersuchen solten, wo die Moldau am füglichsten in die Donau zu leiten wäre, dieselbe hätten auch einen, ihres Bedüncken nach bequemen Ort, darzu gefunden, das Werck sey auch hier auff angefangen, aber von denen Benachbarten verhindert worden, damit das Abbleiten der Donau, ihren Ländern nicht Schaden bringen möchte, indessen wären von der allbereit geschehenen Arbeit, noch bis auff den heutigen Tag einige Merckmahle über, wovon des obangezogenen Authoris Worte folgender massen lauten:

*Hoc omnium utilissimum Opus toti Regno futurum erat si absolutum fuisset, quod in finibus Bavarie, qua parte Muldavia fluvius qui Pragam interfluit ortum habet, inchoavit, missis libratonibus qui locum idoneum per libellam in venerunt, in quo Danubius cum Muldavia commissus, omnes ex Italia & Germania ad vectas merces Pragam transmittere possent, apparent etiam unnum.*

*annum tanti Conatus Vestigia, sed irrito Effectu, vicinis novum opus prohibentibus ne in jacturam illorum Danubius averteretur. Vid. Histor. Bohemæ l. 22. ad fin.*

Welcher Gestalt Graf Wolfgang Julius von Hohenloe ein Concept gehabt habe, die Donau mit dem Rhein zu vereinigen, davon giebt Herr Doctor Becher in seinen Tractat nürriſche Weißheit und weiße Nartheit genannt, folgenden Bericht:

Der Churfürst von Maynz Johann Philipp / wie auch der Graf von Hohenloe selbst / haben öftters mit mir, aus diesen Concept geredet, ich habe auch die Inspection selbst eingenommen, es sind auch aus Holland Baumeister zum Schleusen-Bau geholet worden, umb von Wertheim aus, durch Schleißen die Tauber schiffreich zu machen bis auff Weickersheim, von dannen solte ein Durchschnitt, in die Weeniz gemachet werden / welche bey Donauwerth in die Donau laufft, allein weil dieses wieder das allgemeine Intresse einiger Länder lieff, indem dadurch der Tauber-Wein, dem Francken-Wein, eben wie dieser dem Rhein-Wein würde Schaden gethan haben, item auch das Korn-Negotium in Beyern und Francken / solches nicht würde haben vertragen können, als wurde nichts aus diesen sonst guten Concept. Eben wie ein gleicher Durchschnitt, den man von der Donau, durch Mähren in die Oder bey Bollsching und Kosel machen wollen, hintertrieben worden, weil es denen Eigern an ihren Mühlen Nachtheil gebracht, und man auch vorgegeben, es schwächte solches die Land-Fuhren, item wann der Wein solcher Gestalt wohlfeil zu Wasser könte verführet werden, so würde es in Oesterreich eine Ehenrung verursachen, und was etwan der vorgegebenen Hinderungs-Rationen mehr möchten gewesen seyn.

Daß aber Herr Doctor Becher dergleichen Durchschneidungen und Vereinigungen schiffreicher Flüße nicht ungeneigt gewesen, und selbige weil so vieler Länder Commerciens Wohlfahrt darauff beruhet, als ein rechtschaffener teutscher Patriot gern befördert hätte sehen mögen, solches erhellet aus denen fünf Articulis welche er (in seinen Tractat Politische Discurs, über das Aufnehmen der Städte und Republicquen genannt) wegen der Aufrichtung einer Rivier-Fahrer Compagnie von sich gestellet, aus welchen wir nur dasjenige küniglich hieraus ziehen wollen, was noch einigermaßen practicable seyn möchte, das übrige aber auslassen, worinnen er allzu sehr extra vagiret, und die vorgeschlagene Rivier-Reisen nur nach seinen, auff denen Land-Carten gemachten

Augenmaß gerichtet, alle dabey physicè und politicè sich ereignende Difficultäten aber aus den Gedancken gelassen, es lauten aber einige paragraphi des 1. Articuls und zwar:

Von denenjenigen Land-Reisen, die man in diesen Reviere Fahrten thun muß, auch was vor Land-Fuhren mit der Zeit durch Canäle und Durchschnitte könten ersparet werden, als folget:

## I.

Erstlich käme man von Dettingen an der Werniß über Land nach Ochsenfurt in Francken, welches etwan 10. Meilen seyn möchte, wann aber die Tauber Schiffreich bis auff Rothenburg gemacht würde, so könte man auch die Werniß bis dahin einschneiden, oder es wäre doch zum wenigsten von dem Mund der Werniß an/ nur eine Tage-Reise nach Rothenburg/ es scheint aber/ daß der Herr Graff von Hohenloh nur auf sein Weickersheimb ziele, die Tauber bis dahin Schiffreich zu machen, hernach aber von dannen zu Land nach Dettingen zu reisen, darvon es auch zehen Meilen ist, weil dann die Tauber noch nicht Schiffreich, sondern viel Zeit und Geld noch kosten, und solches ohne Zweifel theure Zöll machen würde, auch der Herr Graff aus Weickersheimb, zu seinem besten, und nicht aus Rothenburg uns zum besten eine Niederlage zu machen suchet, als wäre mein Rath, alle diese Umschweiff zu meiden, und gerad von der Werniß, nemlich von Dettingen an, (so weit die Werniß schon Schiffreich, und leichtlich völliger Schiffreich zu machen wäre,) nach Ochsenfurt in Francken zu gehen, es seynd bis dahin nicht mehr als zehen Meilen, und lauter gut flach Land, und wird dieses das Fuhr-Lohn nicht einmahl einen Kreuzer auf ein Pfund erhöhen, wann man sich nur recht vergleicht, wann auch Ihre Chursfürstl. Gnaden von Maynz diejenige Güther, so vom Rhein-Strom in den Mayn, und von dannen über Land nach Dettlingen in die Werniß gehen, mit leidlichem Zoll passiren, oder gar frey gehen lassen wolte, so getrau ich mir die Sache gar leicht dahin zu bringen, daß der ganze Handel von hier dahin gezogen werde, welches dann eine Haupt-Niederlage zu Ochsenfurt, und dem ganzen Mayn-Strom sehr zuträglich seyn würde.

## II.

Die andere Land-Fuhre, so wir zu thun haben, ist, wann man nach Venedig will, da man dann von Inspruck oder Halle zwanzig Meil über Land nach Brundtsol, muß, daselbst ist die Etsch navigabel bis nach Venedig, wann



wann man hingegen von Venedig nach Inspruck will, so kan man nicht auff dem Wasser zurück fahren, sondern muß von Triest über Land vierzig Meil reisen, worzu man aber umb einen billigen Preis Wagens haben kan.

## III.

Die dritte Fuhr, so wir über Land zu thun haben, ist, wann man nach Paris will, da man von der Mosel von Pont a mouson an, bis nach Chalon an die Marne, funffzehen Meil fahren muß/ wann aber der König in Franckreich den Marne-Fluß von Chalon aus, bis nach Barleduc Schiffreich machen, und nur fünf Meilwegs, nemlich von Barleduc in die Maas auf Commerci und von dannen auf Toul durchschneiden lassen wolte, so könnte man von Paris aus zu Wasser in den Rhein kommen, welches viel Millionen werth wäre.

## IV.

Die vierdte Land-Fuhr ist von Hamelburg in Francken bis nach Magdeburg an der Elb, seynd vierzig Teutsche Meilen, es gehet zwar ein Wasser aus der Elb, bis nach Erfurth, wohin man von Hamelburg einen kurzen Weg hätte/ ich weiß aber nicht, ob selbiges Wasser schon Schiffreich ist, oder Schiffreich zu machen sey, darumb bleibe ich bey dem gewissen, wiewohl es der Mühe werth wäre/ daß man sich selbiger Wasser, nemlich der Gera und der Unstrut &c. wohl erkundigte, dann wann man von Erfurth zu Wasser nach Magdeburg könnte/ wäre es Ihre Churfürstliche Gnaden, ein grosses Werth, indeme man unter andern die Rhein-Weine solcher Gestalt gar leicht nach Hamburg, Stettin, Danzig, Königsberg, ja an alle an der Elb, Oder und der Weichsel liegende Derter verführen könnte.

## Der 11. Articul handelt

Von der Rivier-Fahrt, und denen jenigen Rivieren, darauff diese Fahrt gerichtet ist.

Vorhero ist zu wissen, daß ich Ingolstadt, als eine vornehme und an der Donau wohlgelegene Vestung, vor das General-Comptoir halte, woher ich alle Reisen anfangen, man könnte auch wohl die Ordnung von jedem Ort, so an denen bezeichneten Rivieren liegt, anfangen, und das General-Comptoir dahin setzen, als:

i. Von Ingolstadt nach Würzburg, Franckfurt am Mayn, nach Maynz, Basel, Strassburg, Cobolenz, und folglich nach Amsterdam, und also den ganzen Rhein-Strom, hinauff und hinunter, samt dem Mayn, Sauber,

Necker, Mosel, Maas und der Schelde. Von Ingolstadt gieng die Fahrt zu Wasser nach Donawerth, von dannen in die Wernis nach Dettingen, von Dettingen, zehen Meil zu Land nach Ochsenfurt, von Ochsenfurt auff dem Mayn-Strom nach Wertheim, und so ferner zu Wasser nach Maynz in den Rhein, bey Mannheim fließet der Necker hinein, unterwärts bey Coblenz kompt die Mosel darzu, weiter unten ist die Maas und die Schelde, worauff man in Holland und Brabant kommen kan.

2. Von Ingolstadt nach Paris und Havre de Grace, kan man laut voriger Reise, von Ingolstadt nach der Mosel bey Coblenz, von dannen nach Pontamousson 15. Meilen über Land in die Marne nach Chalon, von Chalon auf der Marne nach Paris, in die Seyne, von der Seyne nach Havre de Grace kommen.

3. Von Ingolstadt nach Hamburg, Stettin, Danzig, Königsberg, und also in der Elb, den Oder-Strom und die Weixel, ist die Fahrt alle. Von Ingolstadt käme man nach Ochsenfurt, von Ochsenfurt auf dem Mann nach Hamelburg, von dar zu Lande nach Magdeburg, von Magdeburg zu Wasser auf der Elb nach Hamburg, und dem ganzen Elb-Strom, so weiter zu befahren ist, item von Magdeburg auf Berlin, und von dar nach Franckfurth an der Oder, von dannen nach Stettin, oder die Oder hinauff nach Breslau, und durch ganz Schlesien.

4. Von Ingolstadt nach Benedig gehet die Reise auf der Donau nach Passau in den Inn, von den Inn nach Inspruck, von dar zu Lande 20. Meilen bis nach Brundsol, unterhalb Bogen, von dannen wieder zu Wasser auf der Etsch, bis nach Benedig, zurückwärts aber kan man von Meyland auff dem Po nach Benedig reisen, von Benedig muß man 40. Meilen zu Land zurück bis auff Inspruck, von dannen wieder zu Wasser nach Ingolstadt, ferner so kan man

5. von Ingolstadt zu Wasser mit unausgesetztem Fuß bis nach Wien, Preßburg, und also in Oesterreich und Ungarn

6. Ingleichen von Ingolstadt auff der Donau durch Bulgarien, Servien, Romanien, bis in den Pontum Euxinum, und von dannen nach Constantinopel kommen, NB. in dem weitern Verfolg dieses Discurs, extravagirt der sonst gelehrte Herr D. Becher gar sehr in der Geographie, indem er bloß s. in Augenmaß nach denen Land-Carten genommen, und aus solchen gar unge-reimte Concepten formiret, welche wir dannenhero auch, weil es blosser Chimären seyn, hier billich vorbeÿ gehen.

In den III. *Articul* handelt er  
 Von dem Nutzen, so aus dieser Rivier-Fahrt entspringen,  
 würde folgender Gestalt und zwar

1. Was die Vereinigung des Rheins mit der Donau vor einen Nutzen brächte, wovon schon anderwärts Meldung geschehen.

2. Die Handlung von der Mosel nach Paris schreibt er, würde über die maßen profitable und bequem seyn/ dann solcher Gestalt könnten die Französische Waaren weit besser, als über Straßburg ins Reich gebracht werden.

3. Was vor grossen Nutzen die Reise von Hammelburg aus Franckens Land nach Magdeburg an der Elb, und von dannen in den Oder- und Weiszel-Strom bringen würde, solches ist leicht zu crachten, indeme die Rheins Weine dahin viel leichter, als durch so viel Zölle am Rhein/ und bey so vieler Gefahr über See, könnten gebracht werden, welches auch zu verstehen ist, von denen Waaren, die von der Donau, und aus Italien nach Ochsenfurt gebracht würden, daß also in Francken-Land, Ochsenfurt und Hammelburg zu zweyen Haupt-Niederlagen, in welchen grosser Handel zu etabliren wäre, könnten gemacht werden.

4. Die Handlung aus Italien über Inspruck, in die Donau, und von dannen in den Rhayn-Strom, ist auch von sehr grosser Importanz, dann zu geschweigen anderer Waaren, die aus Italien mit grosser Gefahr und Kosten durch die Mittelländische See/ und den Oceanum, oder von Meyland über den St. Gotthards-Berg nach Basel, Straßburg, und von dannen in Holland und Brabant kommen, allda verarbeitet, und uns hernach zurück ins Reich geschickt werden, so können durch dieses Mittel alle Milanesische Güther auff dem Po nach Benedig, und von dar samt den Benedischen gar leicht zu uns gebracht, bey uns selbst verarbeitet, und die bereits verarbeitete mit guten Nutzen consumirt werden.

5. Der Handel von allen diesen Ländern, nehmlich aus Italien, Holland, Frankreich, und denen vornehmsten See-Städten/ item auff der Donau nach Oesterreich und Ungarn, würde nicht weniger profitable seyn, dann auch bis dato dorthin grosse Handlungen, nemlich mit grossem Kosten alle zu Land geschehen, sonderlich würde diese unsere Rivier-Fahrt sehr erleichtert werden, wann die Zölle auff der Donau umb ein merckliches solten vermindert werden.

6. Wann man auch von denen Türcken die freye Fahrt auf der Donau nach Constantinopel, und von dannen durch die Dardanellen ins Mittelländische Meer, und so ferner nach Smirna, Aleppo und Alexandria erlangen könnte, würde man allen Niederlagen von Franzosen und Engelländern, in Constantinopel, als welche alle mit grosser Gefahr durch das Mittel-Meer, die enge Strasse bey Gibraltar, und folglich durch die Spanische See müssen, weit vorgehen. NB. Hier schneiden wir abermahl den Verfolg seines Discurses ab, indem er sich gar zu weit in solchen bis in die äußerste Tartarische und Chinesische Gränzen verirret.

#### Der IV. Articul handelt

Von denen Potentaten, welche umb die Durchfahrt durch ihre Länder zu begrüffen wären.

1. Der Römische Kayser, und Churfürst zu Bayern, diese beyde müste man der Fahrt wegen auff den Donau-Strohm ersuchen.

Chur Maynz müste zum Theil wegen des Rheins, meistens aber des Mayns-Strohms wegen ersuchet werden. Chur Trier aber wegen der Mosel. Chur Brandenburg wegen der Elb, Havel, und der Oder.

Der König in Frankreich müste ersucht werden wegen der Saine, der Marne, und des Land-Wegs von Chalons auff Ponta Moulson.

Der Türkische Kayser wegen der freyen Privilegien auff der Donau nach Constantinopel, und von dannen ins Mittelländische Meer, in alle seine Länder zu handeln.

Der König in Persien wegen des Caspischen Meers, des Sinus Persici, und des Königreichs Ormus wegen.

Der Groß-Fürst in der Moscau müste ingleichem begrüffet werden, wegen des Handels und der Convoy auff der Wolga und Don-Fluß.

#### Articulo V. schläget er vor

Wie das Werck anzugreifen sey, nemlich es müste erstlich überleget werden,

1. Wie solche Rivier-Fahrer Compagnien zu fundiren.
2. Wie die Privilegia darüber zu erhalten, und was desfalls vor Legationes an gehörige Ort abzuordnen.
3. Wie das Geld und Capital zu der Compagnie auff zu bringen.
4. Unter was vor Regeln, Gesetze und Conditiones die Participanten, auff zunehmen wären.

5. Wie

5. Wie der Handel zu theilen, und an seine gehörige Ort zu legen, auch welche Fahrten zu erst, oder nach einander anzufangen.

6. Wo das General-Comptoir hin zu legen. Item wo die übrige Niederlagen an die principaleste Orter und Revier-Stadt zu fundiren.

7. Wie die Materialia und Güter zu notiren, oder mit was vor Gütern die Compagnie am sichersten und profitabelsten Handlung führen könne.

8. Was die Compagnie zu ihrer Manutenez und Conservation vor Privilegia, Schiffe und andere Requisita von Nöthen habe. Und endlich

9. Was sie vor einen Mahmen gebrauchen solle, darauß sie Negotia führen könne.

Bis hieher D. Bechers weitläufftige Concepten welche aber heutigs Tages und bey iezigen Coniuncturen eine ganz andere Gestalt haben müsten, wann selbige Ingrefs finden solten.

Zu des Kayfers Neronis Zeiten, soll Lucius Verus sein in Frankreich commandirender General Vorhabens gewesen seyn, die Mosel mit dem Rhein durch einen Graben zu vereinigen, damit er seine, aus Italien zur See über Frankreich ihm zukommende Völcker, so viel besser den Rhône-Fluß hinauff, folglich durch die Aar (einen so genannten Fluß in der Schweiz) von dar in die Mosel und Rhein, und hernach ferner in Belgium oder die Niederlande, und endlich gar in den Oceanum bringen könnte, allein dieses Concept soll ihm von Gracili sehr seyn verrücket worden.

Daß auch vielmahls in Spanien ein Durchschnit des Isthmi, durch welchen Norder- und Süder-America an einander gehänget wird, auff dem Tapet gewesen, damit man solcher Gestalt, vermittelst eines zwischen Nombredios und Panama gezogenen Grabens, aus dem Mexianischen Sinu, in das Mare pacificum überschiffen, und hierdurch denen Spanischen Schiffen, die Reise nach Oriental-Indien, und ihren daselbst habenden Insuln und Landtschafften verkürzen, folglich Americam meridionalem gar zu einer Insul machen könnte, solches ist aus denen Historien bekant.

Hieraus will nun ein gewisser Author vorgeben, daß der Menschen Wiß und Fleiß gar wohl einige Meeren vereinigen könne, welche durch die Natur von einander unterschieden wären, die Natur spricht er, giebet uns selbst hierzu Anleitung, indem sie allbereit Sicilien, welches vor diesen mit Italien ein festes Land gewesen, davon abgerißen, welches auch der Poet in folgenden Versen bezeuget:

*Quam protinus utraque Tellus.  
Una foret, venit vi magna Pontus & undis,  
Hesperium Siculo latus abscidit, Arvaque & Urbes,  
Littore diductas angusto interluit Æstu.*

Cypern hätte sie von Syrien, Eubæam von Boeotia separirt, und von Engeland könnte man muthmassen, daß solches vor Zeiten auch an Frankreich müße vest gehalten haben, indem beyderseits Risten, von einerley Art weissen Sands bestünden, welche nunmehr durch den so genannten Canal, bey dem Pas de Calais durch schnitten würden. Ein gleiches wäre mit der Enge von Gibraltar oder Fretto Gaditano geschehen, von welcher man fabuliren wolte, daß solche Hercules solte durchgegraben haben, dahero es noch Fretum Herculeum genennet würde, dann die Kunst wäre eine Nachahmerin der Natur, gleichwie diese jener ihre Anführerin und Lehr-Meisterin wäre.

Ein anderer zwar concipirter aber nicht zum Effect gekommener Durchschnitt, präsentiret sich auch zwischen der Stad Kiel in Hollstein, und der Bestung Christian-Priß, wo selbst ein kleiner Fluß oder vielmehr ein Bach die Lewens-Au genannt, (welche vor eine Gränz-Scheidung des Herzogthum Holsteins mit dem Schleswickschen angesehen wird,) in den Kieler Meer-Busen einfällt, diese Au oder Bach ob er gleich sehr schmal, wurde jedoch, weil er nur eine halbe Meil von den Ursprunge des Eyder-Flusses, (der sich in die West-See stürzet) entlegen, vor bequem angesehen, ihn vermittelst eines Canals, mit gedachten Eyder-Fluß zu conjungiren, umb solcher Gestalt die Ost- und West-See zusamm zuzügen, also daß die aus dieser Lekern in die Ost-See wollende Schiffe, nicht mehr das, bey später Jahres-Zeit sehr ungestüme Catengat und folglich den Sund passiren dörrften, welches man auch bey Eckelsförd, vermittelst des Schley-Flusses ins Werck zurichten vorgehabt, weil aber solches, dem Dänischen Sund-Zoll sehr præjudicirlich hätte seyn können, oder weil vielleicht auch andere erhebliche Ursachen in Wege gestanden, als ist solches nach geblieben, und biß hieher nicht mehr daran gedacht worden.

Eben so wenig hat auch die von Rostock oder Rübemis in Mecklenburg abgezielte Fahrt nach der Eib (umb solcher Gestalt die West- mit der Ost-See ohne Passirung des Sunds zu conjungiren) ihren Fortgang gehabt.

Nicht weit von den Rhein-Strom siehet man noch die Vestigia eines alten aber unbrauchbar gewordenen Durchschnitts in die Maaß, welcher An. 1627. zu graben angefangen, und Fossa Eugenianna, oder Beatae Mariæ genen-

genennet würde, der von Rheinbergen aus auff Geldern bis Venlo an die Maasß folte geführet werden.

Der General Wallensteiner soll Sinns gewesen seyn, die Ost-See mit der West-See vermittelst der Stadt Hamburg zu conjungiren, es hätte aber solches durch den Draven-Fluß, welcher durch Lübeck fließet, und der Alster, die in Hamburg hinein gehet, geschehen müssen, jene ist von Lübeck aus Schiffbar, bis nach Oldeslo, und der Ursprung der Alster fängt sich etwan zwey Meilen von Hamburg an, der Zwischen-Raum an besten Land möchte etwan 4. bis 5. Meilen austragen, welches durchschnitten, und eben wie der große und neue Graben zwischen der Oder und der Spree mit Schleusen zusammen gehangen werden müste, da es dann zu unvergleichlicher Commodität dieser beyden berühmten Handels-Städte gereichen könnte, als welche ohnedem ihre groben Güter mehrentheils über Oldesloh, und also die Helffte des Wegs zu Wasser, nehmlich auff der Drave gehen lassen. Was auch durch solchen Schleusen-Bau, denen Lübeckischen und Hamburger Fuhr-Leuten, ingleichen denen zwischen diesen Städten wohnenden Bauern, an der Fracht, die sie mit ihren Wagen und Pferden der Land-Fuhren halber verdienen, abgienge, solches könnte dergestalt ersetzt werden, daß sie theils selber aus Mangel anderer Nahrung sich auff denen zwischen-fahrenden Schiffen, (und wann zumahl die Ufer darnach eingerichtet, auch ihre Pferde zum Ziehen der Schiffe) gebrauchen ließen, des Winters aber bliebe ihnen doch die Land-Fuhr, wann nehmlich wegen des Eises zu Wasser nicht fortzukommen wäre.

Denen Eigenthümern aber, deren Grund und Boden zu dieser Treckfahrt müste durchschnitten werden, könnte man das Land, so ihnen abgehret, nach der Land-Taxa und Ausmessung aus der gemeinen Cassa, welchen die beyden Städte Hamburg und Lübeck über diese Fahrt, und deren Einnahm und Ausgab halten würden, bezahlen, oder sie könnten auch mit diesen beyden Städten in Compagnie treten, und sich nach Art der Actien, das, vor ihr abgetretenes Land pretendirende Capital in der Compagnie zuschreiben lassen, und pro rata des Jährlichen Ertrags ihre Revenüen davon abziehen, zu geschweigen was solche Eigenthums-Herrn, an Victualien bey der Durchfahrt consumiren, und an andern bey dergleichen Fahrten sich findenden Commoditäten ihrer Land-Güter wegen würden zu genießen haben, nur müste præcaviret werden, daß niemand eigenmächtig sich unterstünde, einen neuen oder höhern Zoll, oder Geleits-Geld, als jetzt die Land-Fuhren abstaten müssen, unter-

wegs anzulegen, sondern es könnte alles ratione der Fracht schon so eingerichtet werden, daß die Intressentes dabey ein ziemliches, (wann erst alle auff die Einrichtung der Fahrt aufgewandte Unkosten bezahlt seyn,) Fährlich überbehalten, und unter sich repartiren, und doch dabey die Kauff-Leut einen Vortheil in der Zeit und Kosten auch besserer Versorgung ihrer Waaren, als bey denen Land-Fuhren genießen könnten.

In dem Churfürstenthum Sachsen, deme Gott vor andern Europäischen Ländern grosse Handels- oder Commerciën-Vortheile zugeleget, ist schon viel Jahre her die Rede gewesen, daß dessen Durchleuchtigste Churfürsten Johann Georg der III. und IV. gloriwürdigster Gedächtnisse sollen vorgehabt haben, die Elbe mit der Pleiße und Elster zu Leipzig zu vereinigen, und dadurch zu machen, daß alle die von Hamburg herauff kommende, sonderlich grobe Waaren, welche viel Land-Fracht erfordern, so viel wohlfeiler bis gar nach Leipzig zu Wasser könnten gebracht werden. Zu welchem Ende auch vorgeschlagen worden, einen Canal von Bretsch oder Torgau bis Eulenburg, und von Eulenburg völlig bis Leipzig zu ziehen, warumb aber dieses heilsame Werck bis diese Stunde nachgeblieben, darüber wollen wir uns eben in keine Untersuchung einlassen, sondern nur dieses sagen, daß alledagegen und vor das Unterlassen dieser Conjunction oder Canals auffzubringende Rationes durch weit wichtigere, (wann selbige zu wissen erfordert werden sollten) können überwogen werden, vielleicht aber daß dieses grossen Wercks Ausführung Seiner jetzt gloriwürdigst regierenden Königl. Majestät König Augusto, oder mit der Zeit dessen Durchleuchtigsten Chur-Erben. Seiner jetzigen Chur-Prinzi. Hoheit noch reserviret bleibt.

Nicht weniger wären auch viel andere Flüsse und Ströme in Sachsen navigables zu machen, sonderlich aber wäre noch gar viel zur Verbesserung der Elb-Fahrt zu veranstalten, wie dann der Königl. Pohlische und Chur-Sächsische Artiglerie-Secretarius Herr Christian Schöpfler in seinen so genannten continuirten Arithmetischen Haupt-Schlüssel, Continuatione 1. & 2. herrliche Anleitungen, der berühmte Mechanicus und Königl. Modell-Meister Herr Andreas Gärtner aber stattliche Inventiones wegen Ausstieffung und Reinigung des Elb-Stroms, auch daß der Eisgang und das hohe Wasser keinen Schaden thue, darzu gegeben haben, wie solches in meinem Prodromo Gärtnerianorum mit mehrn zu ersehen ist.

Die übrige in Sachsen Schiffbar zu machende Flüsse wären die Saale, die Unstrut, beyde Mulden, der Queiß, die Spree, die Pleiße und die Neiße,



wobey man der Stadt Guben ihre nahe Angränzung an die Oder, denen Herren Ingenieurern zu ferneren Nachdenken anheim stellt, ob nicht auch daselbst eine solche Communication könnte angeleget werden. Ob nun gleich dieses alles ins Werk zu richten viel Kosten erfordern, die an solchen Strömen und Flüssen befindliche Mühlen und Wehren auch viel Schwürigkeit machen würden, so seynd doch solches alles mit der Zeit zu überwindende Dinge, so gar daß weder dem Land, noch denen dabey intressirten Eigenthümern eine große Ausgats-Last oder privat-Schaden dessfalls aufgebürdet werden dürfte.

Fernere noch vorzunehmende Conjunctiones der Flüsse und Riviern, und zwar mehrentheils nach des Vogemonts seinen Projectis, wären küniglich folgende: Wann man nemlich unweit der Kayserlichen Residenz Stadt Wien die Leitha in die kleine Wässer, welche der Kalte Gang, die Fischat, und Schwächer genannt werden, einleitete, und solche zusamm in einen Canal nach der Gegend Wien bey St. Marx führte, hierdurch würde die vielfältige Überschwemmung der Leitha, weil solche viel neue Ausgänge bekäme, am besten können verhindert werden.

Von der Waag schreibt er, daß solche fast das ganze Jahr durch Wassers genug, nicht nur bis auff Silleyn, sondern auch sieben Meil weiter hinauff habe, und daß man, wann das Wasser recht groß, welches wegen des herumbliegenden Gebürgs oft geschiehet, gar süglich auff der Chizuza etwan 3. Meil von Silleyn besser hinauff bis an Chacha kommen könnte, von welchen letztern Ort nur neun Meilen annoch übrig blieben, umb zu Land bis auff Oderberg in Schlestien zu kommen, wo die Oder eben so tauglich zur Schiff-Fahrt ist, als zu Katibor, indem zwischen Oderberg und diesem Ort kein nahmbafftes Wasser daren fließet, wäre es aber, daß man besser hinauff bis an den Ort, wo die Orawa einfließet, auff der Waag fahren wolte, so könnte man gar so weit hinauff kommen, daß nur ungefehr 6. Meil zu Land bis gegen Ozwiezin in Pohlen, woselbst die Weichsel schon vor Schiffreich gehalten wird, übrig bliebe.

Die March hat auch den meisten Theil des Jahrs zum wenigsten in der Tieffe bis auff Olmiz hinauff Wassers genug, und kan noch etliche Meilen weiter ziemlich große Schiffe tragen, es ist auch sonst keine Hinderniß, als welche von denen Mühl-Gräben und andern Zertheilungen der Wasser herkommt, die aber gedachter Vogement leichtlich zu remediren sich anerbotten hat.

Von Matthesen an der Donau bis auff Budweis, wo die Moldau gemeinlich Schiffbar ist, rechnet man zu Land 10. Meilen, wann aber dieser Fluß, nemlich die Moldau, bis auff Krummou und Rosenberg zur Schiff-Fahrt eingerichtet würde, so bliebe etwan nur noch ein Zwischen-Raum am Lande von 6. Meilen groß, bis an die Donau über, welches sich leichtlich auch durchschneiden, und also die Communication der Moldau mit der Donau zum Effect bringen lieff.

Gleicher Gestalt seynd auch von Ulm bis Eflingen, wo der Neckar Schiffreich kan gemachet werden, nur 10. Meilen Lands, wann nun die Donau oberhalb Ulm etliche Meilwegs, welches leichtlich zu thun ist, Schiffbar gemachet würde, so würden alsdann nicht mehr als 4. Meil Lands bis an den Neckar, wie auch an andere Wasser, die in den Rhein fließen, und zu diesen Zweck gar wohl dienen, übrig bleiben.

Der Inn kan etliche Meilen oberhalb Innsprug vor ziemlich Schiffreich gehalten werden, welches auch zwey Tage-Reisen weiter hinauff bis auff die Graubündische Grängen leichtlich zu effectuiren wäre, dergestalt, daß zwischen diesen Fluß bis an den Comer-See, nur eine kurze Wegbreite von Land übrig bliebe, welche noch kürzer seyn würde, wann man sich lincker Hand gegen die Adda zu lencken wolte, und gefeh auch das etliche Tage-Reisen zu Land übrig blieben, so hätte man doch schon so viel mehr zu Wasser gewonnen, welches denen Commerciis einen ziemlichen Vortheil bringen könnte. Nicht weniger wäre auch eine Communication zwischen dem Rhein und Chiavener See, und folglich auch den Comer-See, und dem Fluß Adda viel leichter als zwischen dem Inn und den Comer-See zu machen, weilen bey diesen letztern grosse Berge/ dort aber nur kleine Hügel einer halben Stund breit darzwischen seyn.

Daß zwischen der Muhr und Raab in Hungarn, ein bequemer Graben oder Schiffreicher Canal gar leicht zu ziehen wäre, solches werden diejenige bekennen/ welche die Gegenden bey Raakelsburg, Legrad, und S. Gotthardt wohl erkundiget haben, wann nun eine solche Arbeit unternommen würde, so könnte die Handelschafft von Adriatischen Meer bis in die Ost-See, durch die Oder und Weichsel leicht etabliret werden, dann auff der Seiten des Adriatischen Meeres ist der Fluß Lizonzo in so weit Schiffbar zu machen, daß nur 5. bis 6. Meilen Land-Fuhr bis an den Drab-Fluß überbleiben, von der Drab führe man auff Legrad, und von dar in die Muhr, solcher Gestalt wäre die Vereinigung obbefagten Meeres mit der Donau gegen Raab in Hungarn, indem

indem nur 6. Meilen zwischen der Muhr und Raab durch zu schneiden wäre, gar leichtlich zuweg gebracht.

Man könnte auch vier Meilen von Triest, die Waaren auff den Fluß Wernick oder Lubiniza einschiffen, und also dieselbe bis in die Sau, durch den Fluß Labach bringen, welcher zwar außserhalb der Stadt dieses Nahmens nicht Schiffreich ist, aber leicht durch Sprengung einiger Felsen darzu könnte gemachet werden, der kleinere Fluß Sana, der bey der Stadt Cilley vorbeey fließet, und sich hernach in die Sau ergießet, kan auch mit Schlußen Schiffbar gemacht, wo nicht gar völlig mit der Drab vereiniget werden.

Die Donau mit den Neckar, wie ingleichen den Mayn mit der Werra, (welche hernach wo die Fulda hinein fällt, die Weser genannt wird,) ferner die Donau mit den Ober-Rhein zu vereinigen, wäre ebenfalls ein Werck von grosser Wichtigkeit, weil hierdurch auch die Aar, welche in den Rhein fließet, mit der Rhone zugleich zu verbinden wäre, indem zwischen den Genffer und Neu-Casteller See allbereit ein Canal aus den Fluß Orno sich finden soll. Wann nun solcher Gestalt die Donau mit dem Rhein, hernach die Aar mit der Rhone vereinbaret würde, so wäre man völlig im Stande, die Güter aus der Mittelländischen in die Nord-See, oder in den Oceanum Germanicum durch Holland zu bringen.

Wann auch die Schiff-Fahrt auff der Teja in Mähren bis gegen Lab oder gar gegen Znaim, zum wenigsten einige Monaten im Jahr könnte zuweg gebracht werden, so würde solches vor Mähren einen ungemeinen grossen Vorthail bringen, indem die Stadt Znaim ihre Weine, Yglau seine Lächer, Lab und andere Derter ihr Getreid so viel besser verschühen könnten, solte hierzu auch noch die March Schiffbar gemacht werden, so könnte man mit so viel wenigern Unkosten das Salz aus denen Kayserlichen Erb-Ländern nach Mähren und Schlesien bringen, sonderlich wann dieses letztern wegen, der Oder-Strom etliche Meilen oberhalb Ratibor, nur auff etliche Monat des Jahrs navigable gemachet würde.

Von einem vormahls in denen vereinigten Nieder-Landen projectirt gewesenem Communications-Graben, der aus der Süder-See in die Leck solte gezogen, und dadurch die beyden Provinzien Holland und Utrecht vor Feindlichen Überfallungen sicher gestellet werden, giebet der Author der Anweisungen der heilsamen Politischen Gründe und Maximen der Republic Holland und West-Frießland Part. 2. Cap. 14. folgende Nachricht.

Der Anfang dieses Grabens solte von der Süder-See zwischen Muiden

den und Muidenberg seyn, von dar Südwards auff den Hinter-Damm, und sodann weiter an der Ost-Seiten von der Becht durch den Obermeerischen Polder, biß nach Ober-Meer, von dar biß nach Utrecht gehen, alda solte er weiter längst der Neuenwart biß nach Vreeswyck fortlauffen, seine Breite solte 10. Ruthen seyn, die Länge ungefehr 12. tausend Rheinländische Ruthen, hierzu wären 400. Morgen Lands nöthig gewesen, jede zu 700. Holländische Gulden geschäzet, machte eine Summam von

	280-000. fl.
jede Ruthe zu graben 100. Gulden, thäte	1200-000.
an ordinaire und extraordinaire Unkosten	120-000.

Summa 1. Million und 600-000. Gulden.

Weil aber dieses Project zu kostbar war, so kam hierauff auff's Tapet, solchen Graben von der Süder-See, längst oder innerhalb der West-Seite der Eem anzufangen, und so ferner über die Eem zu gehen, die Stadt Amersford in dieser Linie zu begreifen, alsdann weiter Südwards über Vandenburg hin, biß an die Leck bey Wyck, welches in allen Eilff tausend Rheinländische Ruthen seyn würde, hierzu hätte man 360. Morgen Lands nöthig,

jede zu 500. Gulden, • • thäte	fl. 180-000.
den Graben zu machen	1100-000.
extra Unkosten	120-000.

Sum. fl. 1400-000.

Ein anderer projectirter Graben solte seyn, von der Leck hey Hondwyck an, biß an die Waal bey Löwenstein, und ferners über Akoy längst der Holländischen Gräng-Scheidung 3600. Rheinländische Ruthen lang. Noch ein anderer von der Stadt Heusden umb die alte Maas her umb, biß an klein Waspick an Biesbos gelegen, zu Befriedigung des Landes Altene 3000. Ruthen lang.

Weil auch bey diesen beyden Gräben mit projectiret wurde, daß solche mit Redouten und andern Befestigungs-Wercken solten versehen seyn, damit bey Feindlichen Einbrüchen, die umliegende Länder dadurch könnten unter Wasser gesezet werden, so fiel dabey der Calculus der proportionirten Unkosten, zwischen denen zu ziehenden Gräben, oder zu unterhaltenden kostbaren Bestungen und Garnisonen vor, da dann dieser wegen gefunden wurde, daß An. 1629. da Herzogen-Busch gewonnen worden, der Holländische Kriegs-Etat 21. Millionen und 782-268. Holländische Gulden gekostet hätte, welches eine zur Landes-Defension gezogene Linie, bey weitem nicht kosten würde.

Schluß

Schlüßlichen ist noch zu bemerken, daß An. 1704. in den Ebur- Fürstenthum Sachsen in Vorschlag gewesen, auch allbereit von Jhro Königl. Majestät in Pohlen allergnädigst resolviret worden, daß weil in des Ampts Liebenwerda grossen Waldungen oder Heyde, das meiste Holz aussër allen Debit wäre, und das gefällte oder umbgefallene, in so weit es nicht verbraucht würde, der Verfaulung müste überlassen werden, daß aus der schwarzen Eister, unweit den Dorff Prieska, ein Canal (der auch schon abgemessen und abgestochen worden,) bey denen Dörffern Cröbeln und Cosilenkggen vorbeÿ in die Elb solte gezogen, und auff solchen das Holz aus der Liebenwerdischen Heyde in diesen Fluß zur weitem Verführung gebracht werden, ja es hatte allbereit der damahlige Besizer des Guts Eisterwerda, der Herr Dom- Dechant von Rohr die Bahn darzu durch Ziehung eines Canals aus den Schraden durch das Dorff Kotschau gebrochen, vermittlest welchen er das Holz aus besagten Schraden, in obgemeldten projectirten Graben flößen wolte, allein die weitere Ausführung dieses heilsamen Projects ist hernach aus unterschiedlichen Ursachen nachgelieben, ungeacht wann solche vor sich gegangen wäre, nicht allein der Holz-Flöße, sondern auch dem Transport des schönen Eisen-Steins, der bey Cröbeln bricht, biß nach Prieska, woselbst er zu gut gemachet wird, gar nützlich würde seyn gerathen worden.

### Cap. III.

Von denen in Verfertigung solcher Wasser- Fahrten und Communications-Canälen, so wohl von der Natur, und einigen aus ihr herrührenden Zufällen, als auch von Menschen verursachten Hindernissen.



Solche bestehen eigentlich in Dreyerley, als:

1. Daß solche Fahrten keinen freÿen und ungehinderten Lauff haben können.
2. Daß die Flüsse und Canäle nicht die nöthige und behörige Tieffe haben, und
3. Daß ihre Ufers nicht rein und freÿ seÿn.

Das Erste, nemlich daß solche Fahrten keinen freÿen und ungehinderten Lauff haben können, wird verursachet

K

1. Durch

1. Durch die ihnen im Wege stehenden Mühlen, Wehren und Dämme.
2. Durch Brücken, Bogen und Pfeiler.
3. Durch versunkene, und schon mit Schlamm und Sand bedeckte Bäume.
4. Durch Inseln und Gebüsche.
5. Durch Fahr-Schiffe, und deren Seile, wo es gebräuchlich ist.
6. Durch Schiff-Mühlen.
7. Durch allzugrosse Wirbel, Strudel und übrige Tiefen.

**Die nöthige und behörige Tieffe wird gehindert**

1. Durch die Sand-Bäncke.
2. Durch unter den Wasser liegende Felsen und Klippen.
3. Durch Verschlemmung bey starcken von Gebürgen abschliessenden Wasser-Fluthen.
4. Durch Vertheilung des Fluß- und Strom-Wassers, zwischen den Werdern und Inseln.
5. Durch allzugrosse Ausbreitung des Wassers, auff einen angränzenden flachen und niedrigen Land.
6. Durch häufigen Modder und Schlamm, und
7. durch neue Durchbrüche.

**Die zu dergleichen Fahrten benöthigte Ufer werden gehemmet**

1. Durch allerhand zu nah liegende Civil- und Fortifications-Gebäude.
2. Durch steile Berge, und perpendiculars Felsen-Wände.
3. Durch tieffe Thäler.
4. Durch Ostia oder Mündungen und Einflüsse anderer starcken Ströme und Flüsse, und endlich
5. Durch Bäume, Büsche, Sträucher, und Moräste.

Diese von der Natur und ihren Zufällen in Weg gebrachte Hindernissen, (daß dergleichen Wasser-Fahrten ihren behörigen Gang nicht haben können,) numehro etwas genauer, und zwar nach obigen Ein- und Abtheilungen zu betrachten, so ist

1. Wegen der Mühlen bekannt, daß man solche ihres vielfältigen Gebrauch und Nutzens wegen nicht entrathen kan, wiewohl es sehr gut wäre, wann selbige dergestalt könnten angeleget werden, daß der Schiff-Fahrt dadurch kein Nachtheil zugezogen würde.

2. Die Brücken, Bogen und Pfeiler betreffend, so entstehet daraus der Schiff-Fahrt grosse Arbeit und Gefahr, wann die Pfeiler einer Brücke zu enge angeleget seyn, sonderlich bey einer steinern, ingleichen daß die Bogen und Gewölber nicht hoch und weit genug, und sich also das Wasser davor stauen und aufschwellen muß, welches erstlich Gefahr bey dem hinunterfahren, und hernach grosse Mühe, Arbeit und Gefahr bey dem heraufffahren verursacht. Auff den Elb-Strom ist dermahlen die Brücke bey Magdeburg

vor die von oben, und sonderlich aus Sachsen herunter kommende Schiffe, die gefährlichste Passage, wegen der nahe darunter gebauten Mühle, wie dann selten ein Jahr hingehet, daß nicht ein Schiff bey Passirung solcher Bänke, (sonderlich die so genannten Anhänger,) Schaden leiden, wo nicht gar mit Gütern und Menschen umbkommen solte, daß aber sodann das Asscuriren, und dessen Recht eben wie bey der See-Fahrt, also auch auff dieser Riesler-Fahrt gar wohl könnte eingeführet und in Übung gebracht werden, solches haben wir anderwärts weitläufftig gewiesen, nicht allein aber ist diese Magdeburger Brücken-Passage gefährlich, sondern auch kostbar, weil zum wenigsten 50. bis 60. Mann erfordert werden, welche die herauff wollende beladene Schiffe durch solche durchziehen müssen, zwar soll schon einmahl auff den Tapet gewesen seyn, einen hinter der Citadel herumb geführten Arm von der Elb solcher Gestalt zu apiren, daß die Schiffe durch solchen gehen, und folglich die Brücken-Passage vermeiden könnten, allein, theils der starcke Elb-Ström selbst, theils auch weil zu obbesagter Mühle viel Wassers nöthig, und dannenhero zu solcher neuen Fahrt nicht genug gewesen wäre, etwan auch andere geheime Ursachen, haben bis anhero dieses nützliche Vorhaben verzindert.

3. Die von versenkten Bäumen entstehende Hinderniß rühret daher, weil v. Amahls die Ufer von der Gewalt des Stroms also zerrissen werden, daß ganze auff denselben stehende Bäume damit fortgehen, und entweder auff der Stelle, wo sie eingefallen seyn, beliegen bleiben, oder eine gute Weile mit fortgeföhret werden, da sie sich alsdann erst sencken, folglich durch die Länge der Zeit mit Schlamm und Sand bedeckt werden, daß sie nicht weiter von der Stelle kommen, worauff dann das daran stoffende Wasser auffgeschwellet, und weil es Widerstand findet, so viel stärker gegen das Ufer tobet, und mit dem was es davon abreisset, und sich sonst dabey an Unrath samlet, endlich eine Insul machet, oder wann es gleich darüber hingehet, so ist doch ein solcher in Grund liegender Baum der Schiff-Fahrt gefährlich, dannenhero auch auff grossen Flüssen, als die Elbe, der Rhein, und die Oder, der Steuer-Mann vielmahls auff einen Kahn voraus fahren, und mit einer Stange, Stacken oder Loth dergleichen unter dem Wasser liegende Hindernisse und Untieffen entdecken, folglich deme ihm nachfolgenden Schiff ein Zeichen geben, oder einen Stock, so man an einigen Orten eine Schau oder Mahl nennet, einstrecken muß, eben wie beym Eingang der See-Häven die so genannte Tonnen geleet werden, damit sich die Schiffe dar-

nach richten, und solche Derter des Anstosses durch Regieren des Schiffes vermeiden können.

4. **Infuln und Gebüsche** verhindern den freyen Lauff der Schiffe, wann solche, nachdem sie oberzehlet massen durch versunkene Bäume und andern gesammelten Unrath gemacht worden, Ursachen seyn/ daß das daranstossende Wasser sich alsdann weiter ausbreitet, und dadurch seichter und flacher wird, also daß man zumahl bey kleinem Wasser ohne Erleichterung des Schiffes nicht darüber hinfahren kan, der unerhörten Arbeit zu geschweigen, welche die Schiff-Leute, wann sie sich forthelffen wolten, dabey ausstehen müssen, welches auch zugleich denen in Schiff geladenen, und zum Theil nicht wohl gepackten Waaren, wann solche offi sollen aus- und eingeladen werden, keinen Nutzen bringt.

5. Die an einigen Orten auff denen Strömen liegende **Fähren**, samt denen Seilen oder Tauen, an welchen solche bevestiget seyn, geben folgende Hindernisse/ daß man sich mit Niederlassung des Mastes, wann man unter solche mit dem Schiff durch passiren will, lang auffhalten muß, oder so der Fehr-Meister solches gleich nieder, und die ankommende Schiffe darüber hinfahren lassen wolte, so erfordert solches doch Zeit und Kosten.

6. So hindern die in einen Strom liegende **Schiffs-Mühlen** gewaltig die Schiff Fahrt, und geben vielmahls denen Schiffern und Steuer-Leuten grosse Mühe, es gehöret auch ihrer Seits viel Vorsichtigkeit darzu, wann kein Schade geschehen soll, zumahl wann solche Schiffleute sich betruncken, da sie dann entweder ihr Schiff und Ladung, oder auch das Mühlen Well-Schiff beschädigen, wie man hiervon genug Exempla anzuführen hätte.

7. **Alzu grosse Tiefen**, und gefährliche **Strudel und Wirbel**, seynd auch der Schiff-Fahrt hinderlich, es seynd aber diese entweder von der Natur (wie in der Donau, Rhein, und andern Flüssen zu ersehen,) oder sie entstehen von auffgeführten Wasser-Gebäuen, als Brücken, Mühlen und dergleichen, ein starcker Ausbruch des Wassers, welches etwan vorher eingezwänget gewesen, reißet auch mit seiner Gewalt, wann es ins freye kommt, den Grund sehr tieff aus, daß selbiger hernach mit Stacken und Stangen kaum zu ergründen ist, die Strudel und Wirbel betreffend, bringen solche denen Schiffen ebenfals grosse Gefahr, daß sie in solchen, an denen unter den Wasser liegenden Felsen zerstoßen, oder umgetrieben, und in Grund gezogen werden möchten, welches dann so viel weniger zu präcaviren stehet, als in dergleichen Wirbeln die Tiefe gemeiniglich unergründlich ist.



Das andere Requisite zur Schiff-Fahrt, daß nemlich die Schiffe, eine nöthige und gehörige Tiefe des Wassers, vor sich finden solten, beweisen wir damit, weil so wenig als ein Fuhrmann auff dem Lande, über Berg und Thal ohne Weg, oder über Wasser ohne Brücken und Fahren kommen kan, so wenig kan auch ein Schiffer über Sand-Bäncke, untiefe Derter und Flächen fort kommen, es sey dann daß man ein Schiff ganz ausladen, und die Waaren ein Stück Wegs zu Lande fort schleppen, und folgendes wieder einladen wolte, welches aber viel Zeit, Verdruß und Unkosten erfordern, denen Landes-Obriheiten auch an ihren Zoll-Antraden nicht wenig Schaden bringen würde, es verursachen aber solche Flächen:

1. Die vielen Sand-Bäncke so gemeinlich in Strömen und Flüssen zu finden, absonderlich in denen wo der Grund Trieb Sand ist, wie in der Elb und Muide, theils dieser Trieb-Sand erstrecket sich oft kaum auff einen Büchsen-Schuß weit, theils ziehet sich auch sehr weit hienaus, welches eben die schlimmsten seyn, es entstehet aber ein solcher Trieb-Sand entweder bey Ergießung des Stroms, oder bey grossen Eiß-Fahrten, dahero sie auch wann diese kommen, nicht langeliegen bleiben, sondern meistens damit fort und weiter geführet werden, es wäre dann hinter einen Zuwachs oder Zulage, so bald nun ein Schiff an einer solchen Sand-Banck auff den Grund zu sitzen kommt, so legt sich der immer nachtreibende Sand umb dasselbe herum, also daß selbiges je länger je tieffer darinn zu stecken kommt, und mit desto längerer Arbeit mus heraus gewunden werden, bißweilen mus es auch gar so lange biß das Wasser wieder anwächst besitzn bleiben.

Die 2te Hinderniß geben, die aus Kieß-Grund bestehende Bäncke, die in theils Flüssen so feste seyn, daß man mit Hacken und Picken nichts daran gewinnen kan, eine solche harte Rinde ist oft 6. bis 9. Zoll dick, und gleichsam compact auffeinander gegossen, welches hernach denen Schiffen darumb hinderlich und schädlich fället, weil wann solche mit Gewalt sollen darüber gezogen werden, solches ihnen unten an den Boden, und Kehl-Balken als der dadurch abgeschliffen wird, grossen Schaden thut, ja es geschiehet auch zuweilen daß von einem eingigen in Grund liegenden spitzigen Steine, der Schiffs-Boden durchlöchert und das Schiff leck gemacht wird.

Die 3te Hindernisse seynd unter den Wasser liegende Felsen und Felsen-Grund, welches sonderlich bey denen Flüssen geschiehet die durchs Gebürg gehen, und ein starkes Gefälle haben, darwieder nicht leicht etwas zu machen,

machen, als daß man das Schiff auslade und erleichtere, welches abermahl Zeit und Unkosten erfordert.

Vierdtens so bringen grosse und unverhoffte Verschlemmungen gemeinlich Untieffen der Flüße und Gräben, dergleichen Verschlemmungen kommen in Früh-Jahrs-Zeit bey Abgang des Eises und Schnees aus den Gebirgen, oder aber im Sommer bey starcken Maß-Regen und Gewitzern, am allermeisten aber bey sich ereignenden Wolcken-Brüchen, da von denen Bergen und Thälern viel Land abgeschwemmet, durch Wassers Gewalt abgerissen, in denen Thälern und Bächen fortgetrieben, und endlich in dem Strom oder Fluß geführet wird, ein solcher Unflath füllet hernach die Tiefe aus, und machet solche zur Fläche, welche die Schiffe so lange solches nicht remediret wird, mächtig an ihren Fortkommen hindert.

Fünfftens so macht die Vertheilung eines Wassers durch Werthers und Inseln ebenfalls Untieffen, nach dem gemeinen Sprichwort: Viel Schweinemachen einen dünner Franck, wie dann solcher Gestalt, der sonst grosse und tiefe Euphrat-Fluß, durch viele Ableitungen, so schwach und seicht gemachet worden, daß auch an etlichen Orten ein Rind denselben durchwaden kan.

Wann sich auch stens das Fluß-Wasser zu weit ausbreitet, so wird ebenfalls dadurch seine Tiefe und folglich der bequemen Fahrt der Schiffe ein Grosses benommen, diese Ausbreitung und Ausschweifung geschiehet aber an denen Orten wo die Ufer nicht feste, und entweder von einem Eis-Schuß oder von einer andern gewaltigen Einschlämmung, sich in der Mitten des Flusses eine Fläche gesehet, die mit der Zeit zu einer Insel werden könnte, da dann das Wasser mit Gewalt zu beyden Seiten ausweicht, die Ufer abreisset und sich so sehr vertheilet, daß nirgend eine Tiefe mehr übrig bleibet, sondern eine Furt und Fläche durch den ganzen Strom wird.

Siebendens so machen Schlamm und Modder ein untieffes Wasser, dergleichen ist nun wohl in schnellen Flüssen nicht leicht zu finden, dann die haben gemeinlich einen harten Grund, da hingegen findet sich dessen desto mehr in stillen Wassern, die fast keinen Strom haben, in ebenen Ländern fließen, und wenig Gefälle haben, wie nun der Trieb-Sand ein untieffes Wasser machet, also thut es auch der Schlamm und Modder, wann demselbigen nicht bey Zeiten vorgebauet wird.

Endlich und Achters, so machen auch die Durchbrüche eines Stroms in demselben viel Untieffen, dahero kommen die viele stille Wassers neben den Strömen,

Strömen/ welche nunmehr verschüttet, von denen Strömen abg. sondert, und bewahsen seyn, da sie doch zuvor der rechte Alveus des Flusses gewesen, aus diesen Ursachen kommt es hernach auch, daß man an vielen Orten noch des alten Rhein-Fluß oder der alten Elbe Meldung thut.

Ist noch übrig das dritte Requitum zur Beschiffung eines Stroms oder Canals, nemlich die reine und freye Ufer/ daß nemlich keine Gebäude, Bäume, Büsche, überhängende Felsen, Precipices und dergleichen an solchen anzutreffen seyn, als durch welche die Schiff-Leute, wann sie die Schiffe Strom aufwärts ziehen sollen, gar sehr gehindert werden, und zwar geschieht

1. Solche Hinderniß durch im Weg stehende Fortifications-Public- und Civil-Gebäude, dergleichen seynd Wälle, Bastions, Arsenal, Block- und Proviant-Häuser, Palatia und andere dergleichen, welche so dicht an das Wasser gebaut seyn, daß die Schiff-Leute keinen Fuß breit Landes zu ihrem Gebrauch daselbst vor sich haben.

Die zweyte Hinderniß geben hohle und steile Berge, über welche mit der Zieh-Linie zu kommen, eben so wohl keine Möglichkeit ist.

Die dritte Hinderniß entstehet von tieffen Thälern, in welchen diejenige, die das Schiff ziehen sollen, wann der Fluß/ in welchem das Schiff gehet, höher als der Thal lieget, ebenfalls nicht fortkommen können.

Vierdtens, so machet der Einfluß und Zulauff anderer Ströme und Flüsse ebenfalls grosse Hinderniß, weil, wo solche unterwegs sich finden, die Schiffe sich auffhalten, ans Land legen, und still halten müssen, bis die Zieh-Leine übergehlet worden, da dann das offtere einnezen und naßwerden derselben keinen Nutzen bringt.

Fünfftens so werden auch die an denen Ufern stehende Bäume, Streicher und Büsche, unter die Hindernißen der Rivier-Fahrten gerechnet, dann obwohl die Chinesen ihre etliche 100. Meilen lange Canäle auff beyden Seiten, (wie schon zuvor gemeldet worden) mit schattenreichen und fruchtbaren Bäumen besetzt haben, so seynd solche doch dergestalt nach der Schnur und in gehöriger Distanz von dem Ufer abgesetzt, daß die Leinen-Zieher genugsamen Raum an dem Ufer herauff zu reiten oder zu gehen übrig behalten, allein in unsern Theils noch sehr verwilderten teutschen Provinzien, ist dieser Vortheil wenig anzutreffen, sondern man mus mit Betrübniß ansehen, wie die Treck-Leinen sich so vielfältig in die an Ufer stehende Büsche verwickeln und anschlinggen, daß man dieselbe anders nicht als mit grosser Müh wieder loß machen kan,

Kan, das ziehende Schiff-Volk kan auch wegen der dicken Gesträuch nicht wohl fort kommen, stehet viel Ungemach dabey aus, machet hernach desto eher Feyerabend, und verlängert also die Schiff-Fahrt umb solcher Hindernissen willen gar sehr, welches alles wann dergleichen nicht wäre, viel leichter und geschwinder könnte vollzogen werden.

Und so viel von denen zur freyen Beschiffung eines Flusses, von der Natur und theils auch von Menschen darzu veranlaßten Hindernissen, denen wir aus der Natur-Kunde noch beyfügen könnten, daß die Schiffe auff einigen Strömen eine grössere Last tragen können als auff denen andern, so daß wann sie auff dem einen Strom ihre volle Ladung gehabt, und auff ein ander Wasser und Strom kommen, sie sich etwas erheben, und so tieff nicht mehr gehen, dahero ihnen auch schon etwas mehres auffgeladen, und auch etwas an Mannschafft das Schiff zu bearbeiten erspart werden kan, die Ursach hiervon ist diese, ein reines Wasser, sonderlich ein Regen-Wasser trägt weniger als ein Brunnen-Wasser, als welches schon mit Mineralien und salzigen Theilen vermischet ist, und ein klares Brunnen-Wasser trägt mehr als ein faules oder schlammiges Fluß-Wasser, und so wird auch ein starkes Bier oder Lauge, stärker als eine schwache tragen, welches an den schwachen und starcken Salz-Sohlen-Proben durch das hierzu gebrauchte Instrument zu ersehen ist.

Nächst diesen jetzt erzehlten theils von der Natur, theils auch von Menschen verursachten Hindernissen, zu einer reinen und bequemen Schiff-Fahrt ereignen sich auch noch folgende sehr considerables und mehrentheils politische, als nemlich

1. Der schlechte Eifer, welcher in Besorgung des gemeinen Bestens bezeuget wird.
2. Die Lieblosigkeit dem Nächsten seine Arbeit und Erwerbungs-Mittel leichter zu machen.
3. Der Eigennutz, der sich selber erstlich versorget, und das Bonum publicum dem Privato nachsetzet.
4. Die übermäßige hin und wieder in Römischen Reich befindliche und vielfältig auch auff neue nützliche Werke geschlagene Zölle, und Auflagen, dadurch viel gutes in der Geburt ersticket wird.
5. Die grosse Unkosten, mit welchen dergleichen Werke gemeiniglich angefangen werden, dannenhero solche auch selten ihren Bestand haben.
6. Die Mißgunst so wohl bey Einheimischen als Fremdbden, sonderlich denen benachbarten, welche eines andern sein anwachsendes Glück oder Commerciën-Vortheil mit scheelen Augen ansehen.
7. Der Unverstand und die Unwissenheit, zu guten Unternehmungen,

mungen, und daß zum Theil auch aus solchen Principiis gute Projecta verworffen, und nicht zur Execution gebracht werden. 8. Das Unvermögen, eines Stadt- oder Landes-Ärarii, welches doch, wann man einer nützlichen Entreprise nur gewiß ist, sich leichtlich heben, und die benötigte Requisite darzu ausfindig machen lassen. 9. Die schlechte Harmonie und Freundschaft der Nationen, sonderlich in Kriegs-Zeiten, da keine genugsame Sicherheit denen Trafiquirenden zu versprechen ist. Und endlich 10. die politische Absichten, welche so wohl die dergleichen Werck Unternehmende, als daselbe zuzulassen, und folglich weiter zu befördern ersforderte Puissances, Länder und Republicquen, vornehmlich aber auswärtige, durch deren Land und Territorium eine solche neu angefangene Schiff-Fahrt gehen müste, dabey zu machen haben.

Das Erste, nemlich den schlechten Eysen, der in Beförderung des gemeinen Bestens bezeuget wird, betreffend, so lieget selbiges an vielen Orten mehr als zu viel an Tag, damit wir aber nur allein bey unsrer vorhabender Materia, nemlich der Schiff-Fahrt bleiben, so wird ja vieler Orten die Beförderung derselbigen wenig oder nichts geachtet, man könnte von einem Ort zum andern Canäle ziehen, umb dadurch die Vertheuerung der Waaren durch die Land-Frachten zu heben, einer Stadt ihre Zufuhr an Victualien dadurch grösser, denen angränzenden aber mehr Bequemlichkeit machen, item man könnte an allen Orten der Flüsse, da starcke Passagen oder Frequenz der Leute sich hinziehet, ordentliche Fähren, Rähne, Gondeln, und Chalouppen zum Übersetzen anordnen, so aber muß mancher aus Mangel einer solchen Transports Gelegenheit von Ein oder 200. Schritten zu Wasser, wohl eine halbe Meil zu Land umblauffen, bis er an Ort und Stelle, wo er hin gedencket, kommen kan, die Markt-Schiffe von einer Stadt zur andern haben, auch entweder keine gewisse Zeit zum Abfahren und Ankommen, oder sie sind in armer Fischer oder Schiffer, die nichts auff ihre Verbesserung wenden können, ihren Händen, und darzu bey dem Abgehen und Ankommen so beladen, daß dahero offtmahls Unglück gehöret wird, welches dergleichen Schiffen, und denen darauff seyenden Leuten, sonderlich bey stürmigten Wetter begegnet, zu geschweizen daß es mehrentheils offene unbedeckte grosse Rähne seyn, in welchen die Markt-Leute oder Reisende bey nassen Wetter nicht trucken sitzen, vornehme und erbare Leute auch sich vielmahls mit allerhand in dergleichen Schiffen zusammen kommenden gemeinen Gesind vermengen müssen.

Da auch zum Behuff der Reisenden, und Beforderung der Commerciën

Trock=Schnyten von einem Ort zum andern solten angeleget, hierzu aber, wie auch zur Verbesserung der Schiff=Fahrt durchgehends die Ufer repariret, und alle von der Natur und ihren Zufällen herrührende Hinderrissen aus dem Weg geräumet werden, so ist auch darzu nicht die geringste Anstalt, vielweniger daß man durch Eröffnung solcher Wasser=Fahrten, ausländischen Handel und Wandel, samt der darzu benötigten Passage in das Land ziehen solte, als welches unfehlbar, wann man nicht irrige vorgefaßte Meynungen högte, geschehen könnte.

An einen andern Ort werden etwan zwanzig bis 30. Bier=Fuhren jede mit 4. bis 6. Pferden bespannt vorgeschübet, welche täglich zwischen 2. bekannten Städten auff der Strassen gehen, daß solche, so man einen Wasser=Graben (der doch etwan schon in vorigen alten Zeiten gewesen,) zum Transport wieder eröffnen solte, unfehlbar mit Mann und Gespann würden ruiniret werden/ ich mache aber dagegen den Calculum, daß die Bier=Fuhr=Leut zu Schiffern, die etliche tausend Scheffel Haber, aber (welche die täglich auf der Strasse liegende 140. bis 150. alte, und in Kriegs=Zeiten weder vor den Reuter noch zur Artiglerie dienende blinde Pferde aufffressen,) zur Unterhaltung einer ganzen Colonie Menschen, eben wie so viel tausend in manchen Land unnütz zu Haar=Poudre verbrauchte Scheffel feines Weizen=Mehl, zur Erhaltung etlicher Regimenter Invaliden könnten employret werden, und weiß ich fast nicht, ob nicht durch einen Impost auff dergleichen Vanitäten sich ein Theil des Fundi zur Anrichtung einer nützlichen Wasser=Fahrt, Erbauung nöthiaer Schleusen/ Ziehung der Canäle und Gräben sammeln liesse.

Das schlechte Besorgen solcher Schiff=Fahrt, und des dadurch negligirten gemeinen Bestens beweisen wir ferner auch daher, wann unsrer Uferthanen freye Wasser=Handlung an ausländischen Orten geträncket, und die ihnen angethane Beleidigung nicht genug zu Herzen genommen, oder ihre gebührende Satisfaction deßwegen urgiret wird, wann man auch die Ströme und Flüsse, welche durch starcke Eißgänge und Fluten mächtig an ihren Ufern ausgerissen, weggespieler und zerläsirt seyn, liegen läßt, bis der Schade endlich irreparable wird, und mit viel tausenden nicht wieder ersetzt werden kan, was zuvor mit etlich hunderten hätte geschehen können.

An vielen Orten, welche ihres Ueberflusses wegen an Schiffsbau=Holzgarke Schiffe bey sich zimmern, solche hernach ganz oder Stückweise auff ihren Flüssen, Canälen und Seen, anderwärts hin zum Verkauf transportiren könnten, wird solches Holz lieber in unnützen Heyden, Wild=Bahnen und Wäld-

Wäldern conserviret, oder verbrandt, oder das umbgefallene der Fällung überlassen, ehe man damit Brücken, Dämme und Ufer bessern, Schiffsbauereyen anrichten, oder St. b. oder Klapp-Holz daraus schlagen solte, und was etwan der in diesen Punct noch nöthigen Erinnerungen mehr seyn möchten.

Die Lieblosigkeit hat hiernächst mit obbeschriebener Sorglosigkeit eine grosse Verwandniß, dann wann man die Neigung hätte, dem Nächsten seine Erwerb- und Nahrungs-Mittel leichter zu machen, so würde man auch mehr besorgt seyn, die dazu erforderte Gelegenheit ihm an die Hand zu geben.

Daß auch der *Eigen-Nutz*, (der sich selber erst versorget, und das *Bonum publicum* dem *Privato* nachsetzet,) vielmahls an dergleichen Inconvenientien Ursach sey, solches ist leider mehr als zu viel am Tag. Dann gesetzt, es wäre eine Land- oder Wasser-Strasse auff etliche Meil näher und bequemer als die bisher gebrauchte, anzulegen, so werden doch diejenige, welche ihre Schencken, Krüge, und Wirths-Häuser, ihre Belets-Stellen, Passagen, Ruhungen, und dergleichen mehr dadurch verlieren möchten, solches neue Verlegen der Land- und Wasser-Strassen, nach allen ihren Kräfften hindern und wehren, woran sich aber Seine Czarische Majestät, als selbige die Post-Route von Petersburg nach Moskau auff 30. Meilwegs näher, und Schnurgerad durchschnitten, anrichten lassen, nicht gefehret, dergleichen auch hin und wieder in andern Europäischn Reichen und Ländern geschehen ist, da man die Fundos oder liegende Gründe und Aecker derjenigen, durch welche der Graben oder die Passage muste gezogen werden, zwar in Betrachtung gezogen, ihnen auch selbige gern unberührt gelassen hätte, weil aber das *Bonum publicum* ein anders erforderete, mussten sie solche, (nachdem das *Erarium* ihnen den billichen Werth dafür erstattet,) hergeben, und zu solchen öff.ntllichen Passagen einrichten lassen, dabey sich hernach mancher gewesener seiner Eigenthümer noch besser befunden/ als er Anfangs gedacht hätte, zumahl da er noch darzu das baare Geld vor sein verkaufftes Land im Beutel gehabt.

Daß auch die übermäßige im Römischen Reich hin und wieder befindliche/ und gemeinlich auff neue und nützliche Werke geschlagene Zölle und Auflagen, durch welche viel gutes in der Geburt ersticket wird, dem *Commercio* einen grossen Schaden bringen, darüber ist bereits von langen Jahren her eine grosse Klage geführt worden.

Dann ob gleich in denen Kayserlichen Wahl-Capitulationen dieser Punct wegen nicht Erhöhung der Zölle, oder neuer Anlegung derselben, als

unter andern Articulo 20. Capitulationis Josephinæ, in folgenden Worten sehr urgiret worden: Wir sollen und wollen auch insonderheit, die weil die teutsche Nation und das Heilige Römische Reich zu Wasser und zu Land zum höchsten mit Zöllen beschweret ist, hinführo (jedoch unbeschädiget deren vor diesen von den mehrern Theil des Churfürstlichen Collegii bewilligter, und von unsern Vorfahren Römischen Käysern/ absonderlich denen Churfürsten des Reichs ertheilter Zoll- Concessionen, Prorogationen und Perpetuationen,) Keinen Zoll von neuen geben, noch einige alte erhöhen oder prorogiren lassen/ auch vor uns selbst keinen auffrichten, erhöhen, oder prorogiren, es seyn dann die benachbarte und intressirte Stände und Dero erforderetes auch in gebührende Consideration zu ziehendes Gutachten vorhero darüber vernommen worden.

Und bald darauff in den 21sten Articul. Alle in dem Römischen Reich eigen-gewaltige wieder die Handlung strebende Zwangs-Mittel, die unter denen Thoren, oder sonst an andern Orten in Städten, in, und vor denenselben, die ein- aus- und durch-gehende Waaren, Getreyd, Wein/ Salz, Viehe, und anders, mit gewissen Aufschlägen, unter den Nahmen von Accis, Umb-Geld, Niederlag, Scand und Markt-Recht, Pforten, Brücken/ und Weg-Kauff-Haus, Rentz-Pflaster, und pro Centum-Geld, und andern dergleichen Imposten-Beschwehren, sollen verboten werden.

So will doch noch hin und wieder, sonderlich an dem Rhein-Strom von keiner Zoll-Moderation nicht das geringste verlauten, und ist zu bewundern, daß es nunmehr schon zum Sprich-Wort worden, daß man den Rhein-Wein wohlfeiler zur Achs, als auff den Strom an welchen er gewachsen, auch in die weit entlegenste Derter fort schaffen könne, allein was hat man wohl jemahls von dem Ober- und Unter-Rheinischen Creyß (in welche so vielerhand Herrschafften seyn) von Verbesserung oder Besorgung der Teutschen Commercien viel gehöret, daß man also auch schwerlich von dem Punct der Moderation der Zölle den Anfang machen wird.

Diese übermäßige Last der Zölle, wird hernachmahls noch durch vieler Zöllner und Zoll-Bedienten Insolenz, Hochmuth und Eigen-Nutz, denen Schiffenden und trafiquirenden noch weit schwerer gemacht, indem es schon an vielen Zoll-Städten so weit gekommen, daß denen Schiffern und Kauffleuten keine Obrigkeitliche Zoll-Rolle oder Tarif mehr gewiesen, sondern nach



Gutdüncken und Gefallen des Zöllners, die Rechnung gemacht und ein gewisses Quantum abgefordert wird, wieder welches der Accisant nicht nachzu oder weitere Erläuterung fordern darff, wann er sich anders nicht des Zöllners gegenwärtigen und künftigen Unwillen, sampt Verzögerung seiner Reise, oder gar daß ihm seiner Widerspenstigkeit halber eine nachhabhafte Straffe dictiret werde, auff den Hals ziehen will, zumahl weil ein solcher Zöllner an vielen Orten schon weiß wie er mit seinen Obern stehet, und wann gleich Klage über ihn käme, daß er doch recht behalten würde, wäre endlich der Zoll gar an deraischen Leuten es seyn gleich Christen oder Juden (der heutiges Tages bösen Gewohnheit nach) verpacht, so mag der arme Kauffmann und Schiffer nur zusehen wie er in der Gütte zurechte komme, indem er sich keines Recursus zu getrüsten hat, wann ihm vor 10. Thlr. verschwiegenen oder versehenen Zoll, etliche hundert Reichs-Thaler weg genommen werden, da doch die Straffen mit ihren delictis proportioniret seyn solten, wiederfähret auch einem Negotianten in euren frembden Territorio ein solcher Unfall, so stehet es dahin, ob er von Seiten seiner Landes-Obrigkeit, kräftig könne oder werde geschützet werden, und ob dann diejenige durch deren Hände solches gehen soll, nicht auch seiner so werden genießen wollen, daß nach denen heutiges Tags sehr hoch gestiegenen Canzeley-Taxis, und (da zumahl die Auswirkfung gewisser Intercessional- und Subdialial-Schreiben oder auch gar benöthtigter Repressailen, viel Zeit, lauffens und spendirens kostet,) er nicht ein gewisses Stück-Geld nach den confiscirten Ungewissen werffen, und wohl beyde darüber verlieren müsse.

Ob auch gleich die Zoll-Gebühren an einigen Zoll-Stätten nicht zu excessiv seyn, so machet doch die Vielheit der Zölle, daß die Rivier-Fabrer viel Versäumniß und Auffenthalt haben, wann sie allenthalben ihr Schiff und Gut frey machen sollen, indem sie an manchen Orten halbe ja ganze Tage, auffgehalten werden, wiewohl solches wieder der hohen Potenzen denen solche Zölle zustehen ihre Willens-Meynung ist, als welche keinen Gefallen an Verzögerung der Commercirenden und Reisenden tragen, indessen aber geschicket es doch, und kan es bey manchen die Erfahrung leyder mehr als zuviel bezeugen.

Die von Böhmen aus, bis nach Hamburg und Stade auff der Elbe zu entrichtende und frey zu machende acht und vierzig Zölle, seynd, wie sie Hr. Schöfler in seiner ersten Continuation seines Arithmetischen Haupt-Schlüssels pag. 202, beschreibet folgende, als nehmlich:

Neun Königlich Böhmische als **Koßtock, Wennewau/ Leutmeritz, Bember, Solesel, Aufsig** (zwey Zölle) **Tetschen** und **Herrnsgrätschen**.

Neun Königl. Polnische und Chur-Sächsische als: **Schandau, Pirna, Dresden, Meissen, Mühlberg, Torgau, Bretsch, Wittenberg** und **Grünwald**.

Ein Adlicher in Churfürstl. Schloß **Strehla**.

Fünff Fürstlich Sächsische als: **Koßwig, Kaslau, Tochen, Dessau** und **Barby**.

Euff Königl. Preussische oder Chur-Brandenburgische als: **Aken, Schonebeck, Magdeburg** (hier seynd 4. Zölle und Licent) **Jerichau, Tangermünde, Sandau, Lenzen/ 2. Zoll** nehmlich **Zoll** und **Licent**.

Drey Freyherrliche als: **Kogez, Wittenbergen** und **Kumlosen**.

Vier Churfürstl. Lüneburgische als: **Schnackenburg, Hizacker, Bleckeda** und **Lauenburg**.

Zwey Fürstl. Mecklenburgische als: **Dömitz** und **Beitzenburg**.

Zwey Hamburger nehmlich zum **Zollenspieker**, und ein **Stadt-Zoll** in **Hamburg**, wie auch der **Schanburger-Zoll** daselbst, unterhalb **Hamburg** seynd noch Zölle in **Stade**, und zu **Glückstadt**.

Welcher Gestalt auch obbemeldte Zölle auff der hinunter und herauff **Reise**, müssen abgestattet werden, und wie dadurch der **Schiff-Fahrt** grosse **Hinderniß** und **Zeit-Verlust** verursacht werde, solches weist ferner besagten **Authoris** nachgesetzte **Beschreibung** aus, nehmlich:

Sobald das in **Dresden** nach **Hamburg** beladene **Schiff** nach **Meissen** kommt, wird mit solchen oberhalb der **Brücke** an das **Ufer** gelegt, sibi ges **visitirt**, der **Zoll** entrichtet, und auff den **Zoll-Zettel** quittirt, nach **Mühlberg** kommende, wird mit dem **Schiff** wieder angeleget, der **Dresdner Zoll-Zettel** produciret, hierauff das **Schiff** visitirt, und der **Zoll** entrichtet, zu **Torgau** geschiehet ein gleiches, und so auch zu **Bretsch** und **Wittenberg**, wie auch zu **Koßwig** ausser daß hier der **Dresdner Zoll-Zettel** nicht angenommen wird, sondern ein neuer **Angab-Zettel** muß gestellet werden, nach welchen sich auch **Kaslau** richtet, zu **Dessau** aber muß der **Schiffer** einen neuen **Angab-Zettel** formiren, **Tochem** richtet sich nach dem **Koßwiger Zoll-Zettel**, **Barby** will einen neuen **Angab-Zettel** haben, **Grünwald** hingegen als der letzte **Chur-Sächsische Zoll** observiret den **Dresdner Zoll-Zettel** zu **Magdeburg**, (woselbst das **Schiff** wegen dieser **Stadt** ihrer **Stapel-Berechtigkeit** 3. **Sonnenschein**, oder 3. **Tage** still liegen muß,) werden 4. **Zölle**/ als das **Schr-Ampt**,

der Raths-Zoll, der Mühlen-Vogtey-Zoll, und die Licent entrichtet, und der Schönebeckische Zoll-Zettel produciret, Roges, Jerichau und Zangermünde richten sich nach den Magdeburger Zoll-Zettel, nur mit diesem Unterschied, daß in denen beyden ersten Orten das Schiff nicht ans Land legen, und sich visitiren lassen darff, zu Sandau wird wieder wie zu Zangermünde ans Land gelegt, der Zangermündische Zoll-Zettel abgegeben, das Schiff visitiret, und der Zoll abgestattet, zu Wittenbergen und Kumlösen geschieht die Erlegung des Zolls ohne ans Land legen oder Visitation, hingegen wird das Schiff zu Schnackenburg als den ersten Lüneburgischen Zoll desto länger auffgehalten, weil ein neuer Angab-Zettel muß formiret werden, worauff das Schiff sehr scharff, auch so gar durch Eiserne Visir-Stäbe visitiret, und der Zoll in Hamburger Banco-Geld bezohlt wird, zu Lenzen wird wieder ans Land gelegt, der Zangermündische Zoll-Zettel versiegelt abgegeben, das Schiff alsdann visitiret, und der Zoll und Licent ebenfalls in Banco-Geld erstattet. Ein gleiches geschieht in Dömitz, und weil solches Mecklenburgisch, auff einen neu formirten Angab-Zettel. Hizacker observirt den Schnackenburgischen Zoll-Zettel und Manier, Bleckeda, ingleichen, Boyzenburg richtet sich nach der Dömitzer Angab, Lauenburg, als der letzte Lüneburgische Zoll, nach den Schnackenburgischen, beym Zollenspicer wird nicht angelegt, sondern nur des Schiffers Ankaufft notificiret, auch ohne in der Hinunter-Reise Zoll zu bezahlen, gleich weiter fortgefahren, welches wie auch die gelinde Hamburger Zölle schon eine Marque ist, daß diese kluge Republic ihren Commerciis mehr zuträglich halte, die Wasser-Fahrt nach ihrer Stadt durch mehrere Auflagen nicht noch difficiler zu machen, als solche sich dermahlen leider schon befindet.

Was an den Rhein-Strom vor unsägliche Zölle und Beschwernisse der Commerciens seyn, welche theils von Kayfers Caroli IV. Zeiten noch herrühren, als welcher (weil er durch der Rheinischen Chur- und Fürsten ihrer Hülffe mehrentheils zum Kayserthum war erhoben worden,) ihnen zur dankbarchen Erkenntlichkeit, die Freyheit ertheilet, nach ihren Befallen an besagten Strom Zölle anzurichten, solches ist allbereit in andern unserer mercantilschen Schrifften angeführet worden, es würden aber solche Rhein-Zölle noch unerträglich seyn, wann nicht die Straßburger sich damahls herghafft dagegen gesetzt, und ihres Orts den Rhein-Strom mit Ketten und Bäumen zwey Jahr lang dergestalt geschlossen hätten, daß kein einig Schiff weder auff noch abkommen könnte, welches die Rheinische Chur und andere Fürsten zu et-

was

was mildern Gedanken gebracht, daß sie einige von ihren neu angelegten Zöllen wieder aufheben müssen, wann anderst die Strassburger die Rhein-Spernung wieder wegnehmen sollten. vid. Tritheim. in Cronic. Spanheim. An. 1351. item die Hirsfgauischen Chronic. von eben diesem Jahr.

Die von Breslau aus bis Berlin, und von dar bis Hamburg zu entrichtende Zölle bestehen in folgenden: Erstlich ist auff der Oder bey allen anderwärts schon specificirten Wehren, der Kahn- und Wehr-Zoll

In Glogau, Beuthen, und den Saborschen Hammer aber das so genannte Zettel-Geld zu entrichten.

Zu Groß-Glogau wird von dem Werth des Gutes 2. Heller pr. Reichsthaler. In Cossen vom Faß ein halber Reichsthaler gegeben, es dürffen aber die Faß nicht über  $4\frac{1}{2}$  Fuß hoch, und  $5\frac{1}{2}$  Fuß lang seyn.

Zu Fürstenberg wird von dem Faß  $2\frac{1}{2}$  Reichsthaler, und im Neuen Graben zu Neuhaus vom Faß 1. Rthlr. bezahlt.

In Fürstenwald von Faß 8. Groschen, und in Berlin 6. Groschen, die Kisten werden gemessen, und nachdem eine hoch, lang, und breit ist, nachdem wird auch der Zoll bezahlt. Hiebey giebet auch der Schiffer zu Neuhaus vor seinen Kahn  $5\frac{1}{2}$  Groschen, zu Fürstenwald 7. in Köpenick 3. Groschen, und in Berlin  $4\frac{1}{2}$  Groschen.

Es kan aber ein solcher Breslauer Kahn, welcher lang und schmal ist, fünf Last, oder 6. bis 7. große Leinwand- oder Garn-Faß tragen.

Von Berlin aus fangen sich die Zölle folgender Gestalt an, als 1. zu Spandau, 2. Potsdam, 3. Brandenburg, woselbst Zoll- und Schleusen-Geld bezahlet wird, 4. kommt Milau, ein Adelicher Zoll, 5. Rattenau, hieselbst ist Zoll und Schleusen-Geld, 6. Havelberg hier fangen sich die oben schon specificirte Elb-Zölle an, als 7. zu Wittenbergen, 8. Kummlosen, ein Adelicher Zoll, 9. Schnackenburg, ein Lüneburger Zoll, 10. Lenzen so wieder Brandenburgisch ist, 11. Dömitz, welches Mecklenburgisch, 12. Hitzacker, 13. Bleckede, so beyde Lüneburgisch, 14. Boitzenburg, so Mecklenburgisch, 15. Lauenburg, so Lüneburgisch, und dann die Hamburger und auch der daselbst zu entrichtende Schaumburgische Zoll.

Daß also ein Stück Gut so von Breslau nach Hamburg gehet, inclusive der Breslauer Kayserlichen und Stadt-Zölle, wie auch der Hamburger Stadt-Zölle, ohne Wehren-Zettel, Brücken- und Kahn-Geld, in allen 28. Zölle entrichten muß.

Auff den Weser-Strom mangelt es auch nicht an häufigen Zöllen, wie

wie dann nach Ziegleri Bericht de Jur. Maj. lib. 2. cap. 7. innerhalb 27. Meilen, oberhalb Bremen allein 26. Zölle gezehlet werden.

Die große Sumptus oder Unkosten, mit welchen manche Wasser-Gebäude als Schleusen, Brücken, Dämme, und Canäle unternommen werden, und dadurch ihr Fortgang oder Bestand verhindert wird, erzeigen sich erstlich in denen kostbaren Projecten und Entreprisen, welche der eingerissenen Französischen Manier nach fluxs auff ganze oder halbe Tonnen-Goldes hienauff taxiret, und dem Bau-Herren so plausible und unumbgänglich vorgestellt werden, daß solcher entweder mit den Gelde aus seiner oder der Landes-Cassa heraus rücken, oder das Werk liegen lassen mus, indessen ist gewiß das viel vor 40. tausend Reichs-Thlr. taxirte, auch dafür bezahlte Gebäude, vor zwanzig und weniger tausend Reichs-Thlrn. hätten gemacht werden können, theils auch von andern, (wann der erste der das Maul zu weit auffgethan, abgewiesen,) vor das dritte oder vierdte Theil derjenigen Summa die er gefordert fertiget worden, sic Mundus vult decipi, und wird auch noch täglich von denen betrogen, die nur die rechte Schliche hierzu zu treffen wissen, hingegen finden sich auch viel redliche und gewissenhafte Baumeisters, Ingenieurs und Entreprenneurs welche mit Wissen und Willen, denen Bau-Herren, oder das Land nicht umb einen Groschen vorvortheilen, keine kostbare Commissiones und Besichtigungen veranlassen, oder mehr Aufsehers als oft Arbeits-Leute seyn einschieben, sondern alles so genau calculiren, daß wann sie zumahl Entreprenneurs mit seyn, sie noch wohl ein ziemliches aus ihren Beutel zuschießen müssen, welches aber Gewissens halber solchen Leuten zumahl wann man persuadiret ist, daß sie in den ganzen Bau oder Direction redlich und ehrlich, ohne eigennütigen Unterschleiff zu Werk gegangen, entweder ganz oder zum Theil sollte restituiret werden, nemo enim cum alterius Damno debet fieri locupletior am wenigsten das Publicum und die Magnates als welche mehr Zugänge als ein ehrlicher Privatus haben, und dannenhero das von ihm ibrenthalben Verwandte, nicht unversehet lassen sollten.

Die Mißgunst welche vielmahls so wohl bey Einheimischen u. Frembden, sonderlich bey denen Benachbarten, über eines Landes Verbesserung und den daraus erfolgenden Anwachs seiner Commerciens regieret, verursacht ebenfals oft große Hindernisse in dergleichen löbl. Unternehmungen, welches aber Ratio Status in denen corrupten Zeiten in denen wir leben, nicht wohl anders zulassen will, eben aus diesen Fundament streuet man hernach auch alle Hindernisse in den Weg, die nur auffzubringen und zu erdencken seyn, man be-

schweret die fernere Passage mit neuen Zöllen, leitet die darzu dienliche Gewässer ab, versaget die benöthigte Bau-Materialia, oder setzet solche übermäßig hoch in Preiß, eröffnet zu des neuen Wercks Ruin denen die solches gebrauchen könnten, andere Passagen, verbietet denen Unterthanen sich jener zu bedienen, suchet alle Jura prohibendi und gegen Befugnissen hervor, und was etwan der Hinderungen mehr seyn möchten, die sich allhier der Länge nach nicht erzehlen lassen.

Der Unverstand und die Ungeschicklichkeit zu dergleichen Unternehmungen, bringt vielmahls nur darumb Hinderniß in denenselben, weil man sich solche als unüberwindlich vorstellet, und weil man dergleichen niemahls gesehen, solche vor Schloßer in der Luft hält, nun ist zwar nicht ohne daß viel Projecta von dieser Art seyn, hingegen giebet es auch viel Practicabilia daß man dannenhero das Verum a Falso wehl unterscheiden mus, eben dieser Unverstand pecciret hernach auch in Excessu wann ein solches Werk zu groß und zu kostbar unbedachtamer Weise angefangen, und nicht Rechnung mit den Beutel gemacht wird, ob man solches hienaus führen könne, oder nicht, item ob die Accidentia und Consequentia nicht mit der Zeit so beschaffen seyn möchten, daß es wegen solcher niemahls zum Effect kommen werde. Nicht weniger bringet auch der nicht wohl erwogene Nutzen solcher neuen heilsamen Einführung, vielfältige Hindernisse in denenselben, und haben sendertlich die Commercias das Glück, daß sie an den meisten Orten mehr gedrückt als befördert, und die Vortheile welche ihnen durch solche Hülfsmittel könten gegeben werden, nicht genug penetrirret oder erwogen werden, man läßt es eines Theils auch gerne bey den alten bleiben, und hat dessen zum Vorwand die Vorfahren wären auch keine Narren gewesen, welche dergleichen Neuerungen gewißlich würden unternommen haben, wann sie solche gut befanden hätten, endlich so ist man auch weder in der Historia noch den großen Welt-Buche selbst bewandert, daß man in solchen was solche neu-eröffnete Wasser-Fahrten vor Nutzen schaffen können, daraus hätte erlernen sollen.

Wegen des Unvermögens des Erarii wird ebenfalls manche gute Unternehmung gehindert, wie aber Lust und Liebe zu einen Dinge, alle Arbeit geringe machet, also muß es auch dem Verstande derjenigen die mit an den Ruder sitzen leicht seyn solche Mittel auszufinden, durch welche das gemeine Beste kan befördert, und die hierzu vorgesezte Unternehmung ins Werk gerichtet werden, dergleich dann alle diejenige Vorschläge seyn, die wir hin und wieder in diesem Tractat gegeben haben, nur dieses Orts Scherzweise eines einigen zu gedencken.

ken, so ist in Rouā, der Haupt-Stadt der Normandie in Franckreich, der so genannte Butter-Thurm ein recht ansehnliches Gebäu bekannt, welcher von denen Collectan erbauet worden, die der gemeine Mann, vor die Freyheit umb in der Fasten Eyer und Butter zu essen gegeben hat.

Die schlechte Harmonie und Freundschaft diverser Nationen welche eine der andern ihr Auffnehmen nicht gönnen, und sonderlich aber derjenigen die zu Krieges-Zeiten solchen Wasser-Fahrten und auch der Verfassung der Landes-Commerciorum sehr hinderlich und nachtheilig fallen, ist ob rmahl ein der größten Hinderniße, welche solche neu anzulegende Canäle und Schiffreich gemachte Flüße möchten zu erwarten haben/ iren demnach die guten Leute sehr, welche nach dem Augenmaß der Land-Carten vermeynen, daß man gar leicht den Rhein mit den Mayn, diesen mit der Donau vereinigen, aus dieser in die schwarze See, und so weiter in den Don- oder Daieper- Fluß, folglich durch Conjunction dieses mit der Wolga in die Caspische See und so weiter bis ans Ende der Welt wo solche mit Brettern verschlagen ist, würde schiffen können, solches ist zwar leicht gesagt, aber unmöglich zu thun, es wäre dann daß Türcken und Tartarn, Mohren und Araber und was der Erd-Kreis nur an barbarischen Nationen zehlet, ihre räuberische Lebens-Art ablegen, und alle Völcker d. s. Erd-Kreißes eine friedsame und liebeiche Heerde werden wolten, weil aber solches nimmermehr zu hoffen selbst auch unter Christen und civilisirten Völkern deßfalls (nehmlich in den Transito der Fracht und Kauffmanns-Schiffe, Wagen und Güter) bey Krieges-Zeiten viel Arreste, Repressailen, Beschläge der Schiffe und andere Impedimenta vorgehen, so bleibet dieses wohl eine der unüberwindlichsten Hindernungen, die wir unserer neu-eröffneten Wasser Fahrt halber zu besorgen haben.

Endlich kommen auch in Consideration die politische Absichten welche so wohl die dergleichen Werck unternehmende, als dasselbe zu zulassen und weiter zu befördern erforderre Potentaten, Länder und Republicquen, sonderlich diejenige, durch deren Land und Territorium eine solche neu-angelegte Schiff-Fahrt gehen müste, zumachen haben, dergleichen zubesorgende Hinderniße wolten alle wohl vorher erwogen seyn, eh man die Hand ans Werck leget, und hat hierbey der vorgesezte Wahn, als ob dieses oder jenes mit der Zeit sich wohl geben möchte keine statt, dannenhero als die Tartarn die bekannte Fossam Camuß graben und dadurch den Don mit der Wolga conjungiren wolten/ fielen ihnen die Rußen in ihre Arbeiter, und jagten solche über Hals und Kopff zurück, Engelland ruhete nicht eher, als biß das Duynkirchische Raub-Netz und dessen

dessen in die See hienaus gebaute Moli zerstöret waren, eine jede Puissance ver-  
meynet auch in Recht zu seyn, dasjenige auff und aus ihren Territorio zu un-  
ternehmen, was andere durch dasselbe gern effectuiren wolten, und ob es ihr  
gleich an Kräfften fehlt, so siehet doch die Mißgunst alles mit scheelen Augen  
an, und mag es auch wohl eine der Ursachen mit seyn, warumb auff den Rheint  
und andern Strömen, die Handelschafft mit so schweren Zöllen belastet ist,  
weil etwan derjenigen die solches thun, ihre Untertanen, nicht so stark der  
Kauffmannschafft als die Ausländer welche solche durch ihr Territorium treis-  
ben, ergeben seyn.

## Cap. IV.

Von denen Gegen-Verfassungen, durch welche solche in  
den vorigen Capitul specificirte und so wohl von der Natur und ihren  
Zufällen, als auch theils von Menschen verursachte Zinder-  
nissen/ Könten entweder ganz, oder zum Theil  
gehoben werden.

**S**ie machen hier der Ordnung nach den Anfang, von denen einer  
freyen Schiff-Fahrt im Wege stehenden Mühlen, Wehren, und  
Dämmen, wann nun die ersten nicht solcher Gestalt anzulegen  
seyn, daß die Schiff-Fahrt dabey ihren freyen Lauff behalten kan, so seynd als-  
dann Schleußen nöthig, welche aber weil aller Wasser-Bau kostbar ist, viel  
zu bauen und zu unterhalten kosten, dannenhero bey Anlegung solcher erst zu  
consideriren, ob der Ort also beschaffen, daß man ohne solche die Schiff-Fahrt  
unbeschadet der Mühle fördern könne, und folglich die Schleuße zu entzihen  
sey, (2.) ob durch deren Bau austrägliche Commercia auff dem Strome zu  
hoffen, welche das Capital so der Schleußen-Bau und dessen Erhaltung kostet,  
reichlich wieder einbringen, (3.) ob der Grund so beschaffen, daß man zur  
Tiefe kommen, und auch den Grund genugsam verwahren könne, und endlich  
(4.) ob der Ort auch so gelegen daß er nicht allen Eis-Fahrten bloß und expo-  
niret stehe, oder einige Verschlämmung und Versandung zu befürchten habe.

Wann dieses alles seine Richtigkeit hat, so ist zu untersuchen und durch  
Abwägung des Wassers-Gefäll zu erfahren, ob nicht (in Fall man die  
Schleußen gern ersparen wolle) durch gewisse Mühlen-Dämme dergleichen  
auff



auff einigen Strömen gefunden werden, die Mühlen in Sicherheit gesetzt und behalten bleiben könnten, welches meines Erachtens an solchen Orten da ein Felsen Grund ist und der Strom zwischen einen Gebürg hin laufft, wohl an gehen solte, zumahl wann die Tiefe des Mühlen-Gerinnes so beschaffen, daß sie bey kleinen Wasser-Gefälle genug, und bey grossen Wasser keinen Stau in denen Rädern hat, so schüttet man alsdann in Form einer hypothenusa oder zwerch Linie gegen den Strom hienauff. (da sonst die Dämme alle diagonal gehen) einen solchen Damm und fähret mit dessen Erhöhung so lang fort, bis man meistens durch den Strom ist, alsdann bleibet an den einen Ende denen Schiffen ein offener Durchgang, innerhalb den auffgeführten Damm aber zwinget und presset sich das Wasser, daß es von Ruthen zu Ruthen höher steigt je näher es der Mühle kommt, je enger es sich nun zwinget, je höher steigt es, und bekommt alsdann ein gut Gefälle und starcken Trieb, es mus aber auch NB. die Höhe des Damms nach dem Anwachs des Stroms angelegt und regulirt werden.

Der berühmte Mathematicus und Hochfürstl. Mecklenburgische Cammer-Rath und Bau-Director Herr Leonhard Christoph Sturm, wann er in seiner Anleitung zum Mühlen-Bau, von Verbesserung der Mühlen redet, schreibt unter andern daß es ihm von denen Holländern Wunder nehme, daß da sie sonst in Maschinen so geschickt sind und ihre Vortheile so genau in Acht zu nehmen wissen, sie doch ihr Regen-Wasser, und an denjenigen Orten da starcke Ebbe und Fluth ist, das Fluth-Wasser nicht besser zu rath halten, dann da sie ohnedem das Regen-Wasser auff denen Dächern sammeln und durch bleierne Deichel, in ihre Cisternen ablauffen lassen müsten, auch nicht nur viel Hand-Mühlen gebrauchten, sondern auch andere kleine Maschinen zu Manufacturen die von Menschen getrieben werden, als könnten sie ja ohne alle Vermehrung der Kosten, bloß mit Veränderung der Form sothaner Wasser-Leitungen leicht noch so viel gewinnen, daß sie ein ziemliches Theil des Jahres durch, erst benannte Maschinen mit Wasser treiben und kostbare Menschen-Hülffe ersparen könnten, das Fluth-Wasser aber könnten sie durch Schleußen fangen und solches mit genauer Menage des Gerinns, dergestalt auff die Räder geleitet werden, daß die ganze Ebbe-Zeit über zu mahlen stünde.

In eben diesen Tracta beschreibet er auch den Nutzen der Mühlen, deren Räder man auffheben und riedertlassen, und folglichs bey hohen und niedrigen Wasser, wann sie also gestellet seyn, damit mahlen, des Winters-Zeit aber den Eißzug (daß solcher an der Mühle keinen Schaden thue) evitarenkönne.

Daß auch durch Anlegung mehrerer Wind-Mühlen viel Wasser und sonderlich Schiff-Mühlen, in so weit feitzige die Schiff-Fahrt beschwerlich machen könnten ersparet werden solchs ist gewiß, wiewohl man auch dabey die Situation der Länder wohl in Acht zu nehmen hat, dann in flachen Landen wehet der Wind gemeiniglich stille und flächer und ist dannenhero zu denen Wind-Mühlen mehr, als wo gebürgige Derter seyn bequem, weil er in diesen gar zu variable bald starck bald schwach wehet, und fast in continuirlichen circuliren ist.

Die Hindernisse an Bogen, Brücken und Pfeilern werden gehoben, wann man erstlich bey Anlegung einer Brücke über einen Strom den Bau bey den kleinsten Wasser anfängt/ dabey aber auch wie hoch dessen höchster Anwachs sey, wohl kundig ist, hiernächst wann der Strom bey solch en Anwachs keinen Neben-Fluß und Auslauff hat/ welcher denselben Gewalt zersheilen kan, daß man die Pfeiler nicht allein weit genug, sondern auch hoch und starck anlege, damit die Gewalt des Wassers nicht gezwänget werde, und hernach so viel größren Schaden thue, zu mercken ist auch, daß die Bögen all da erst angehen müssen, wo die Höhe und Anwachs des Wassers nicht mehr hinlangen kan, ingleichen daß alle Fluß und Canals-Brücken, unter welchen Schiffe durchgehen sollen, in der Mitten Auffzieh-Clappen oder Zug-Brücken haben solten, damit die Schiffe ohne Niederlegung ihres Masss solche passiren können, wie man hiervon in Holland, Hamburg, Copenhagen und Berlin genugsame Exempla siehet.

Die beste über einen Strom zu schlagende Brücken, deren Pfeiler die Schiffende nicht incommodiren sollen, seynd nach Herr Sturmii Beschreibung und Invention diejenige/ welche in Hangel-Werck gebauet seyn, als wodurch man den tobenden Wasser Raum giebet, daß es keine Resistenz findet, und Schaden thun kan/ diese Art Brücken seynd darumb höher als diejenige, welche auff hölzern Tochen stehen, zu estimiren, weil ein solches Toch so weit es aus den Wasser siehet, und auch unten wo es immer mit Wasser bedeckt ist, zwar wohl dauret/ in der Mitte aber da es bald mit Wasser beneget, bald in der freyen Luft wieder getrocknet wird, bald verfaulen muß, darüber hernach alle auff eine solche ins Wasser gebaute hölzerne Brücke verwandte Unkosten verlohren gehen, hingegen ist ein solchs bey Häng-Wercken nicht zu besorgen, wie dann besagter Herr Sturm derschon so viel Jahr unversehrt gestandenen Brücken über der Ems zu Rheno in Westphalen, ingleichen der auff 120. Fuß gesprengten und von Palladio in Italien, ferner der von einem

einen Bau-Meister Nah nens Wilhelm, erbauten Meißnischen Brücke, dann auch seiner des Authoris eigener inventirten, und nur dreymahl gesprengten Brücke von 207. Fuß lang, noch einer auff 154. Fuß gesprengten, und mit einer neuen Art von Zug-Brücken versehenen, nicht weniger der zu Paris von Peraut inventirten 200. Fuß lang gesprengten, und einer andern darnach imitirten 226. Fuß lang gesprengten Brücken, in seinen Tractat von Häng- oder Spreng-Werken Meldung thut.

Wir können hier nicht umbhin, der, von den berühmten Mechanico, und Math. Prof. Herrn Nicolaus Molwitz, zu Magdeburg zwar angegebenen, aber nicht zum Gebrauch gekommenen Machine, vermittelst welcher die schwer beladene die Elb herauff kommende Schiffe durch etwan 5. bis 6. Mann, da dermahlen wohl 50. nöthig seyn, über den schnellen Wasser-Fall unter der Magdeburgischen Brücken hätten herauff gezogen werden sollen, noch einmal zu gedencken, es bestehet aber solche Machine in 2. liegenden Wellen, worauff die Lauge oder funes Tractorii gewickelt werden, und zwar vermittelst sechs auswechselnder Vectium Homorodromorum, oder gleich auff auffinder Hebel, wobei dann dieser Umstand, daß die Lauen wie sie umb die vordere Welle umgeschlagen werden, sich immer wieder von derselben ab, und auff die hintere auffwickeln, die ganze Machine aber auff einen Ponton oder Prahm gar füglich kan angebracht werden.

Versunkene und schon mit Schlamm und Sand besetzte Bäume und Schiffe, werden entweder vermittelst zweyer lediger Schiffe bey kleinen Wasser gelichtet und heraus gebracht, darzu man dann gute starke Winden nach Art der Erd-Binden, item starke Ketten und Anker-Lhauen, auch zur Noth auff denen Schiffen eigene Schmieden haben muß, umb die gesprengene Ketten so gleich wieder zu repariren, wie ich dann auch den Gebrauch der Ketten ehr als der Lauen ratthen will, weil jene besser als diese zu repariren seyn, wann solche etwan mit Gewalt zerpsprengt oder zerrißen werden solten, wiewohl auch der Zerreißung der Lauen und Stricke durch verbielsältigte Kloben ziemlich kan vorgekommen werden, wann man nemlich solche Kloben nicht mit ein oder zwey Gängen allein, sondern 9. bis 12. fach machet, es müssen aber alsdann solche Lauen desto länger seyn, und bestehet nur die meiste Kunst darinn, die Kloben wohl einzufäden, deren Krafft gar leicht aus der Zahl der Rollen gefunden wird, dann so vil derselben seyn, so vielmahl ist ihre Krafft vermehret, wann derowegen 6. Rollen  
find,

ſind, und an einer Seite ein Centner unten aber 6. Centner angehänget werden, ſo ſtehen ſie gegen einander innen, und kan ſolcher geſtalt ein Mann, der ſonſt einen Centner hebt, 6. Centner auffheben, vielmahls gehet es auch an, daß auff dem Land die Maschinen appliciret werden, dergleichen verſenckene Bäume und Schiffe aus dem Waſſer zu bekommen. Man bedient ſich auch aewiſſer groſſer von 2. Männern gezogener Stoß-Sägen, item auch des hackens zerſpalten und zerkeilen, in ſo weit man dem verſenckten beykommen kan, am commodeteſten aber auch des Vectis oder Hebels, als vermittelſt welchen ungemeine Laſten können in die Höhe gehoben werden, das Erheben eines verſenckten Baums oder Schiffs, geſchiehet auch füglich durch 2. ledige Schiffe, und zwar ſolchergeſtalt, wann man dieſe biß auff das Sinken voll füllet, und alsdann die Stricke an das verſenckene feſt machet, hierauff die beladene Schiffe wieder ausleeret, ſo begeben ſich ſolche in die Höhe, und ziehen das verſenckte nach ſich, man ſchlägt auch wohl rund herum um das verſenckte Schiff oder Bäume Pfäle ein, machet hernach oben über ſolche Ober-Hölzer, und an ſolche lauter kleine Haſpels oder Winden, von welchen die Stricke oder Seile an das verſenckene Schiff angemachet werden, und windet es alsdann über das Waſſer heraus, oder man läſſet einen Lächer in einer Glocke mit einen Fäſlein Pulver hinunter, welches hernach durch einen von oben hinunter gehenden und in Wachs-Leinwand eingemachten Zinder angezündet wird, ſolches ſprenget des Schiffs Verdeck in die Höhe, daß zum wenigſten hernach der Lächer zu denen Waaren kommen, und ſolche heraus holen kan.

Inſeln und Gebüſche weil ſolche nicht ſo leicht als verſenckene Bäume weg zu ſchaffen ſeyn, als wäre hierinne der beſte Rath, wann man (da ſolche den Strom in zwey oder mehr Theile theilten) urtheilte, welcher unter ſolchen Theilen amoch der ſtärckſte und welches der ſchwächſte wäre, und daß man alsdann jenen, austieffte, und erweiterte dieſen aber gar zu würffe, welches am füglichſten bey kleinen Waſſer, durch in Sand ein zu ſenckende jedoch nicht ganz beſcharrte oder verdeckte Fachinen geſchehen könnte, auch müſten ſolche nicht gar zu diametraliter ſondern etwas ſchräg geſeget werden, in gleichen könnte man von laubigen Reiſ-Holze kleine Säune etwan eines Fußes hoch machen, damit ſie von Laube dicht werden und das Waſſer wann ſolches wächst, nicht durgehen könne, ſondern meiſt darüber hin fließen müſte, da es dann ſo viel Schlamm und Sand als der Saun hoch iſt hinter denſelbigen liegen laſſen wird, das folgende Jahr könnte man ſo bald als bey niedrigen Waſſer

fer darzu zu kommen wäre, mit beyderley Arbeit fort fahren, wann hernach das auswachsende Holz stark ausschlägt, so füllet sich der Grund darzwischen gar bald, und das neu angefeszte Land noch mehr, das darauff wachsende Holz aber bezahlt hernach die Arbeit und Kosten überflüssig, man mus aber sehen daß an den Ort da man solcher Gestalt bauen will, man keinen Disput oder Streit mit denen Nachbarn bekomme, auch daß ein solcher Ort nicht in anderer Herrschafft ihren Territorio gelegen sey, in welchen Fall es besser wäre nach der ersten als nach der letzern Art zu procediren.

Die durch Fahr-Schiff oder Transport - Brähme (welche vieler Orten, zum Übersetzen der Leute und Güter, auff Flüßen und Strömen liegen) verursachte Hinderniß wird gehoben:

Wann die Schiffe mit niedergelegten Mast den Strom herunter kommen, da sie alsdann an den Rand, wo das über das Wasser gehende Seil am höchsten gespannt ist, durchfahren können, kämen sie aber mit stehenden Mast den Strom herauff, so ist der Fahrmeister gehalten, das Fahr-Seil nieder zu lassen bis die Schiffe darüber hingegangen, vor welche Mühe ihm sein Trinckgeld gereicht wird, es lassen auch wohl die Schiff-Leute das Seil selber nieder, wann der Fahrmeister nicht so gleich zur Hand ist, dergleichen Seile solten a' er billich alle wohl gepicht und getheert seyn, damit sie durch das öfftere einnehen nicht leicht verfaulen, zu welchen Ende an solchen Städten wo grosse Schiff- und auch innländische Wasser-Fahrten seyn, der Flachs- und Hanff-Bau und Handel, folglich das Seiler-Handwerck wohl in Ehren zu halten, und auch solche Theer-Häuser und Hütten anzulegen seyn, darinnen die zum Schiff und Tauen pichen und theeren, nöthige Materialia wohl verwahret werden können.

Ein Pont volant oder fliegende Brücke, an statt der Fahren anzulegen, ist heut zu Tag von vielen Ingenieurs auch sehr bequem gefunden, und glücklich practiciret worden.

Die Hindernisse welche die Schiff-Mühlen verursachen, können vermieden werden durch Vorsichtigkeit der Schiff-Leute, oberhalb derselben könte auch ein oder ander Pfahl eingerammt, und von den einen zu den andern ein Baum oder Stück Stamm-Holzes mit Ketten-Gelencken an einander aefüget gelegt werden, so könten vermittelst derselben, (wann sie zumahl sehr ia gelegt würden,) die den Fluß herunter kommende Schiffe leichtlich abgehalten werden.

Denen allzugrossen Tiefen und Strudeln, wäre durch obige bey  
denen

denen Schiff-Mühlen vorgeschlagene Mittel zu entgehen, wann nemlich zusamm gekettete Baum-Hölzer, straff angezogen, den Sommer herdurch so lang die Schiff-Fahrt währet, vorgelegt würden, hierdurch setzte man die hinter denenselbigen hergehende Schiffe in Salvo vor das Einziehen und Einsencken, die also gelegte Bäume bleiben darumb unverlohren, und können allezeit ohne Schaden heraus genommen und verbrauchet werden, dieses Remedium ist von wenig Kosten, zumahl wann die Pfähle darzu vorher erst eingerammt worden, das übrige kommt auff die Vorsichtigkeit der Steuer-Leut an, daß ihr Schiff nicht über den Strom gehre, das ist, wann sie solches bey harten Strom nicht mehr zwingen können, nicht von einer Seite zur andern wegfalle, noch bey der Seglung an die Ufer, oder gar auff Felsen und den Sand lauffe, und folglich strande, oder denen Mühlen, Wehren, und Mühlen-Dämmen zu nahe komme.

Folget nun das andere Requisite, nemlich die behörige Tiefe der Flüsse und Ström e allezeit beyzubalten, solches geschiehet nun bey Sandbäncken, durch ein hierzu dienliches Instrument, vermittelst welchen, wie in Holland geschieht, der Trieb-Sand kan verhindert, und ausgeräumt werden, es wäre auch mit solchen der Kieß-Grund bald aufzubrechen, und wegzuräumen, und zwar könnte solches wie ein Rächen von starken eisern Zähnen gemacht, und hinten an dem Schiff angebunden werden, daß solches den Sand und Kieß-Grund auffwühlte, welchen hernach der Strom nach und nach schon wegführen wird.

Oder man machte eine Machine, die unten am Wasser offen, und daß daselbst ein Erd-Bohrer durchgienge, mit welchen man (eben wie man auch solchergestalt viel Brunnen gräbt,) den Kieß-Grund aufreissen, und den Sand in einen Net zugleich fangen könnte.

Weil auch die unter den Wasser liegende Felsen, Klippen und Steine, vielen Strömen eine Untiefe machen, so stünde dahin, ob solche nicht mit Pulver zu sprengen wären, wie dann daß solches angehe, An. 1689. in der Tiber zu Rom effectuirt worden, man könnte darzu ebenfalls eine Art von Berg-Bohrern in gewächsten oder getheerten Leder unter den Wasser anbringen, und hernach ferner nach der Feur-Wercker-Kunst damit verfahren, item man rammet rund herum, wo ein solcher Felsen unter einen nicht allzugrossen und vehementen Wasser liegt, doppelt Pfähle ein, dämmet solche hernach aus, pumpt das Wasser aus, und bricht folglich den Felsen aus den Grund heraus, wäre es auch, daß ein Fluß so lang gar könnte abgeleitet, und

und alsdann die gefährliche Stelle geändert werden, so wäre es desto besser, auch könnte an einigen solchen Orten zu Winters Zeit viel Gutes geschaffet werden, wann nemlich einige solcher Ströme und Flüsse bis auff den Grund zufrieren sollten. Ob nicht auch die Roll-Brücken (deren hier und wieder in diesem Werk gedacht worden,) in schmalen Strömen, in welchen ein kleiner Fall des Wassers über einige sich bald endigende Felsen die Schiff-Fahrt incommodiret, sich anbringen ließen, solches möchte vielleicht das Befinden der Gelegenheit darzu, an die Hand geben. Merkwürdig ist, daß die in Wasser liegende Steine so schwer nicht, als die in freyer Luft liegende, und daß die Schwere des Wasser-Raums von Corpore allezeit könne subtrahiret werden, dahero auch ein in freyer Luft liegender 90. Centner schwerer Stein, unter dem Wasser liegend 40. Centner von seiner Schwere verlieren, und heraus zu heben nur 50. Centn. schwer seyn würde, weil bekannter massen, wie Herr Schöpler in seiner Oeconomischen Wasser-Fahrt schreibet, 4. Pfund Wasser und 9. Pfund Stein key nahe gleichen Raum einnehmen, und folglich leichtlich auszurechnen, 9. Pfund Stein thun 4. Pfund Wassers, was 90. Centner Stein, Facit 40. Cent. diese von 90. subtrahirt, bleiben 50. Centner vor des Steins Schwere in Wasser, welcher aber so weit er hernach wieder in die Luft erhoben wird, so viel von seiner rechten Schwere wieder bekommt.

Die von Verschlämmung herrührende Hinderniß, ist ebenfalls durch obgemeldtes key Trieb-Sand zu gebrauchendes Instrument zu heben, was man in Holland und denen See-Städten deßfalls vor Mittel habe, solches wird hernach, wann wir von häufigen Schlamm und Modder reden, angezeigt werden, dieses Orts ist nur zu stets wählenden Ruhm des hochmeritirten Amsterdamschen Bürgermeisters Johann Hudde, noch anzuführen, daß selbiger als ein in Mechanicis vortrefflich erfahrner Mann, gewisse Maschinen erfunden, vermittelst welchen man drey-mahl in der Wochen das faule und unreine Wasser aus denen so genannten Grachten oder Canälen der Stadt ausschaffen, und frisches klares Wasser wieder an dessen Stelle hinein bringen kan, das Gedächtniß dieser herrlichen Invention wird zu ewigen Tagen in dießem Vers beygehalten:

ConsVL aqVIs pVrIs ornaVIt hVDenIVs VrbeM.

Zur Remedierung der durch die angewachsene Insulin gemachten Untieffen, ist oben schon Anleitung gegeben worden, nemlich daß die schwäch-

sten Arme sollten verstopffet, die gebliebene stärkste aber erweitert und vertieffet werden.

Im Fall daß auch die allzugrosse Ausbreitung eines Stroms Untieffen verursachte, so kan solchen auff zweyerley Weise abgeholfen werden, entweder mit einer guten Austieffung daß sich das Wasser wieder dahin samle und zusammen gebe, oder durch Zusammenwängung des Wassers durch obgemeldte kleine Zäune, an welchen dann das Wasser sich stoßet, immer tiefer wird, und den Grund dergestalt ausreißet daß der Strom wieder in seine Ordnung kommt, hinter solchen Zäunen wäre eine veste Materia zu schütten, über welche alsdann das Wasser wann es gleich wieder wüchse, ohne Schaden weg lauffen könte.

Vogemont schreibet denen vielen Krümmen der Flüsse, ihre vielfältige Überschwemmungen zu, dann spricht er, in dem der Strom in seinen graden Abfluß dadurch gehindert wird, daß solcher die unterwegs auffstosende Bäume, Sand und Erden nicht so leicht abzuführen vermag, so wird dessen Bett oder Alveus nothwendig angefüllet, mithin machet sich das Wasser einen andern Weg und verwüstet alles was es in der Nähe antrifft, wodurch, wie zum Exempel an der *March*, wie auch an der *Oder* viel hundert Joch Erden zum Anbauen untauglich gemacht werden, die noch bis dato in solchen Stand verbleiben. *Zweytens* begreifen solche Krümmen einen weit größern Raum in sich als wann der Strom gerad geschnitten wäre, da doch bey diesem letztern der Grund-Herr allen den Zwischen-Raum den die Krümmen machen, mit grossen Nutzen gewinnen könte. *Drittens* werden die Flüsse durch solche Krümmen wegen Verlängerung des Weges zur Schiff-Fahrt untauglich, wodurch dann eine Herrschafft dasjenige verlieret, was sie sonst aus einer auff ihren Boden wohl angerichteten Schiff-Fahrt, so wohl in Verkaufung ihrer Landes-Früchte und Waaren, als Zufuhr der Fremdden, ingleichen wegen Zehrung der vorbey fahrenden Leute hätte Vortheil haben können.

So demnach diesen durch einen Schnur gerad gemachten Durchschnitt und neuen Neben-Graben geholfen werden könte, so wäre es ja unverantwortlich wann man solches hindern, oder einen so löblichen Werke wieder sprechen wolte, dann ob gleich darüber Felder und Aecker müsten durchschnitten werden, so ist ja solches weit besser, als wann anderwärts weit mehr Aecker und Felder überschwemmet und verwüstet werden.

Hier ist jedoch zu mercken daß wo die Flüsse zu breit seyn wie die *Oder* unterhalb *Wosel*, es nicht nöthig sey, bey solchen Krümmen den ganzen Wasser-



ſer-Ström abzuleiten, weil ſolches gar zu groſſen Raum, Arbeit und Unkoſten erfordern würde, ſondern es würde aemug ſeyn, zu einiger Ableitung und Verkürzung des Weges einen Neben-Graben nur etliche Klaſtern breit zu machen, (gleichwie dergleichen an einem kleinen und kurzen Graben der Oberohrweit Olau zu ſehen iſt,) es wäre dann daß aus andern Urſachen vor rathſamer befunden würde, den ganzen Ström abzuleiten, wie ſolches etwan 15 Meilwegs unter Breſlau wohl nöthig wäre, als woſelbſt die Oder ſo viel ihres Waſſers, welches in einen Strudel verſincket, verlieret, daß hierauff die Schiff-Fahrt gar mißlich wird, deme aber nicht anders als durch völlige Ableitung der Oder an denſelbigen Orte zu helffen ſtünde, worzu eine benachbarte Inſul gar ſchöne Gelegenheit an die Hand giebet.

Daß aber bey ſolchen gezogenen Durchſchnitten das Waſſer noch mehr einreiſſen ſolte, iſt der Vernunfft ganz zu wieder, eines Theils weil durch einen ſolchen Durchſchnitt der Weg kürzer und auch gerader wird, wo aber ein Waſſer gerade flieſt, da reiſet es deſto weniger ein, weil es keinen Anstoß oder Widerſtand findet, und beſſer fort lauffen kan. Dieſes haben die Venetianer wohl verſtanden, daher ſie auch den Fluß Brenta vier ſtarcke Meilen beſſer hinauff oberhalb Padua tiefer gegraben und ſchiffreich gemacht, ſie haben auch noch andere dergleichen Durchſchnitt mehr, ohne jemandes beklagen gemacht, weil diejenigen deren Länder und Felder es betroffen, ſchon gewußt, daß ſolches zu des Landes-Befen gereichte, und mit der Zeit ihnen auch Nutzen bringen würde.

Was die Torrentes oder reiſſende Gieß-Bäche betrifft, welche nur einen ſtachen und mehrentheils krummen Ström haben, ſo iſt die Urſach ihres ſtarcken Einreiſſens dieſe, daß ſie kein recht Waſſer-Bett haben, dann hätten ſie eine genugsame Tieffe wie auch einen geraden Ström, ſo wäre keine Gefahr daß ihr Waſſer aus ſeiner Tieffe, über die Ufer gleichſam hinauff ſteigen und ſich ergießen könnte, weil das Waſſer vielmehr ſeiner Natur nach immer herunter zu ſinken pfleget, wann ſie auch eine genugsame Tieffe und graden Zug hätten, ſo wäre der auff ihres Waſſers ſonderlich an abſchülgigen Orten und gegen den Boden viel ſchneller, und könnte man damit eine weit gröſſere Menge deſſelben ohne Schaden ablaſſen, welches der kleine Fluß Reczwa bezeuget der zu weilen gar wenig Waſſer hat, dannoch offtermahls ſich dergeltalt ergieſt, daß er auff eine halbe Meilwegs breit Land überſchwemmet, und ſolglich an Aeckern und Wieſen groſſen Schaden thut, dieſen nun vorzukommen, hat man zwar hin und wieder Dämme auffgeworffen, das Waſſer aber hat

solche allezeit wieder nieder gerissen, und noch größern Schaden als zuvor gethan, bis endlich bemeldter Vogemont gerathen besagten Fluß mit einem tiefen und geraden obschon etwas schmal gegrabenen Wasser-Bett zu versehen, da die Überschwemmung bald auffhören würde, seinen Bewiß führte er daraus an, weil diese Bezwa von Meleris gegen Prerau woselbst sie keine rechte Tiefe hätte, sich alle Jahr etlichemahl erschrecklich ergöffe und ausbreitete, hingegen von Prerau an, in die March, sich in einen obwohl nur drey Klafter breiten aber doch dabey tiefen Strom einschräncken ließ.

Der eine Untiefe verursachende Schlamm und Modder wird gehoben, durch die in Holland und denen See-Städten gebräuchliche sogenannte Schlamm- oder Modder-Mühlen, solche bestehen in einem Schiff in welchen ein Stall vor zwey Pferde und eine Mühlen-Deichsel oder Zieh-Arm, an einer stehenden Welle ist, an welcher unten ein Ramm-Rad befestiget wird, dieses treibet eine lang liegende Welle, die durch das Schiff längst hin an einer Seite lieget, und einen Trillis hat, welcher wiederumb ein Ramm-Rad an einer Welle umbtreibet, welches hernach das Schiff-Seil so an einer Brücke befestiget wird, auff eine Welle wickelt und also das Schiff nach der Brücke zutreibt, ein anderer Trillis treibet gleichermassen das Ramm-Rad und dieses wiederumb eine viereckigte Welle, welche eine auff- und absteigende Leiter auff und nieder treibet, solche hebet nun mit ihren Schaufeln, (welche vor sich aber nicht hinder sich nieder fallen,) den Schlamm von dem Boden des Grabens oder Canals aus, bis hinauff wo die Schaufeln wieder umbfallen, und solchen in das Schiff ausschütten, folglich wieder nach den Grund gehen, und mehr herauff holen.

Weil aber diese Beschreibung ohne beygesetzte Figur schwer zu verstehen ist, als thun wohlgestimmte Bau-Herren, wohl, wann sie hierzu verständiger und gereister Bau-Meister, Ingenieurs und Mechanicorum ihren Rath erfordern, selbige in denen von dergleichen Maschinen schreibenden, und in dem Sechsten Capitul dieses Tractats angezeigten Authoribus nachschlagen, oder solche gar auf ihre Kosten nach Holland reisen lassen, dergleichen Maschinen in Augenschein zu nehmen, Modelle davon mitzubringen, und auch andere zur Beförderung der Inländischen Schiff-Fahrt, und darzu gehörigen Wasser, Gebäude, angewendete Maschinen und Vortheile zu observiren, welches sich hernach alles durch den (von einer solchen ins Werk gerichteten Wasser-Fahrt) zu erhebenden Nutzen, reichlich wieder bezahlet, wobey ich nicht umbhin kan, (deß allhier in Sachsen von mir vorgeschlagenen, und  
durch

durch eine darzu niedergesetzte Königl. Commission gut und höchst nützlich befundenen Collegij, Physico Mechanici zu gedencen, in welchen, wann solches seinen Fortgang erreicht hätte, alle dergleichen in Land- und Wasser-Gebäuden Vortheilhaftige Maschinen auff's Tapet würden gekommen seyn.

Die durch neue Durchbrüche verursachte Untiefen seynd solcher Gestalt zu remediren, daß man erstlich untersucht, welcherley Art des Bauens man am beständigsten und wohlfeilsten vornehmen könne, an denen Orten wo entweder der Grund sehr hart so daß keine Pfähle unversehret einzubringen, oder aber wo der Grund schon allzu tief ausgerissen, daß die Pfähle allzuleicht einziehen, oder auch sehr lang seyn müssen, ist nicht rathsam einen kostbaren Bau von Pfählen und Bohlen zu führen, weil es sehr viel kostet und an solchen Orten selten bestehet, sondern es ist besser und der Herrschafft vorträglicher mit Einsenkung vieler Strom-Körbe die wie Schanz-Körbe gemacht werden und welche etwan in der Mitte zehn Fuß in Diametro haben, unten und oben aber Pyramidalisch zugehen, und mit Steinen angefüllet seyn, dem Durchbruch zu verstopffen, und so fort wieder einen festen Grund in das Land zu machen, sonderlich wann man die darzu benöthigte Steine nicht weit her holen darff, oder solche auf den Strom zuführen kan, es müssen aber solche Strom-Körbe geschwind hinter einander eingebracht, auch der Durchbruch vor einen neuen Überfall des Wassers genug erhöhet werden.

Sonsten ist auch bekant, wie manches Land durch Überschwämmung seiner Dämme, oder weil mancher Fluß und Canal, wie in Holland zu ersehen, höher als die anliegende Wiesen lieget, selbige durch seine Überlauff unter Wasser gesetzt werden, solches Wasser nun wieder von dem Land wegzubringen, seynd in dem meisten See-Ortern die Wind-Mühlen gebräuchlich, an welche ein Wasser-Rad angeleget, dieses gehet unten in das gesammlete Wasser, und stehet in einer aufwärts nach den Damm des Canals gehenden Rinne so gehet, daß es unverhindert umgehen kan, da es dann das gesammlete Wasser immer Berg an durch die Rinne hinauff schlägt, und in den Canal ausgießet.

Wir nehmen hiebey Gelegenheit von denen Durchbrüchen, durch welche manchmahl ganze Länder (wie leider die Erfahrung noch kürzlich mehr als zu viel bezeiget hat,) überschwemmet und unter Wasser gesetzt worden, und denen bis hieher darwieder an einigen Orten zwar gemachten, aber bald wieder eingerissenen oder eingefallenen Dämmen, wie auch von glücklich antheils

theils Orten vollbrachten Einteichungen vor: mahls unter Wasser gestandener und dabero unbewohnter, nunmehr aber wohnbar gemachten Länder zu reden:

Und zwar haben wir von diesen letzern ein gar mercklich Exempel an den so genannten Nord-Strand in dem Herzogthum Schleswig, welchen An. 1634. den 11. Octobris der wütende Neptunus aus Götlicher Verhängniß dermassen mit seinen Wellen zugesetzt hatte, daß mehr als 6000. Menschen dadurch jämmerlich umbs Leben gekommen, des unvernünftigen Viehes, wie auch der viel tausend Häuser, und so vieler Mobilien zu geschweigen, welche die wilde Flut mit weggeraffet, also daß man damahls wohl sagen könnte:

*Terra ferax, dum Terra fuit, sed tempore longo  
Pars Maris, & latus subitarum Campus Aquarum.*

Wiewohl hernach die Zeit wieder gekommen, da Gott Mittel sei ickte, dieses vertrunckene Land guten Theils wieder zu gewinnen, es offerirten sich nemlich einige Patres Oratorii aus Braband, wann man ihnen, und andern so wohl Evangelischen als Catholischen Einwohnern, die sich mit ihnen vergesellschaftten, so wohl das freye Exercitium Religionis, als andere gewisse Privilegia einwilligen wolte, daß sie das überschwemmte Land wieder austeichen, oder ausdreycken, und dasselbe ur- und wohnbar machen wolten, als ihnen nun hierauff solches eingewilliget wurde, grieffen sie das Werk auf ihre Unkosten mit solchen Eysen an, daß durch vorgeschlagene Dreycken oder Dämme ein ziemliches Stück Land wieder gewonnen worden, welches man noch heutigs Tags nach ihren ersten Anfängern dem **Brabander Rog** nennet, und haben in denen daselbst angelegten Dertern (davon das vornehmste **Pilworm** heisset,) noch heutias Tags die Catholische ihr freyes Exercitium Religionis, das ausgefrucknete Land aber ist von ungemeiner Fruchtbarkeit, allen Landes- und Stadt-Obriigkeiten zur Lehre, daß manchmahl in gewissen Dingen durch die Finger zu sehen, wann dem Lande oder der Stadt nur ein mercklicher Nutzen dadurch wiederfahren kan, sonderlich daß man in Auffnehmung friedfertiger Frembden, die zu eines Landes Wohlfarth Augenscheinlich etwas Gutes beyzutragen vermögend seyn, nicht zu scrupulos oder zu ernsthaftig seyn, noch nach hundert und mehr Jährigen alten Gesetzen, (wann gegenwärtige Zeiten deren Abschaffung oder Limitation erfordern,) sich mehr richte, sondern selbige wie in unsern Fragen über die Kaufmannschafft mit

Exem-

Exemplis bewiesen worden, nach dem Statu, in welchen wir vermahlen leben, so viel als möglich accomodire, und sich daran einen ungegründeten Wider-Spruch, es komme auch solcher her von wem er wolle, nicht hindern lassen, sonderlich in Commerciën - Policy - und Manufactur - Sachen, wie dann auch ein gutes Werk darumb zu unternehmen nicht muß unterlassen werden, wann man die ordinairn Mittel solches auszuführen nicht bey der Hand hat, sondern wohlbestellte Commerciën und Cammer-Collegia müssen allezeit fruchtbar an neuen Erfindungen seyn, durch welche das unmöglich geschienene zur Möglichkeit und Execution zu bringen ist.

Was sonst solcher Gestalt von dem ausgezeichneten Nord-Strand gemeldet worden, das ist noch bey unsern Gedencen mit der Ueberstrebischen See geschehen, als welche man dergestalt abgelassen, daß viel tausend Morgen Landes dadurch gewonnen worden.

Weil aber eines neu ausgezeichneten Landes, seine Einwohner sich der Frucht ihrer kostbaren und mühsam Arbeit nicht lang würden zu erfreuen haben, wann sie nicht ihr (denen Ueberströmungen unterworfenenes) Land mit besten Dämmen und Duycken oder Leichen verwahrten, als wollen wir bey dieser Gelegenheit von der Art dieser Dämme, und dann auch von ihrer Construction oder Verfertigung, und drittens von denen Kosten welche dieselbe erfordern, eine kurze Meldung thun.

Das erste nehmlich den Ursprung der Dämme betreffend, so hat die Natur des Wassers, als welches sehr oft mit hohen Fluthen über niedrige Länder bey harten Sturm-Winden, langwübrigen Regen und Wolcken-Brüchen sich zu ergießen pfleget, die größte Unlaß darzu geben, daß man dem wüthenden Element eine solche starke Gegengewehr und Schutz-Wand entgegen stellen möchte, an welchen dessen ungestüme Wellen sich legen und zurück prallen müßten, nachdem nun solche Einwohner des flachen niedrigen Landes, Verstand und Mittel, Praxin, Schutz und Beförderung von ihrer Landes-Obrigkeit oder von gutherzigen und mitleydigen Leuten, auch etwan von solchen die einigermaßen der Commerciën wegen dabey interessirt gewesen gehabt haben, nachdem seynd auch solche Dämme dauerhafftig, stark und kostbar, zuweilen auch von etlichen hochmüthigen Leuten mit Vermeßlichkeit auffgeführt worden, wie etwan jener Frisländer nach nunmehr perfectionirten Lands-Dämmen, der offenbahren See durch Einsteckung eines Grabscheids oder Spatens in dem neu verfertigten Damm, mit diesen Worten: **Trog nun du blancker Hans,** Hohn gesprochen, welches aber um so viel vermessener gewesen,

sen, als man bey denen nur von Anno 1717. bis 1721. sich vielfältig schrecklich ergossenen Wasserfluthen wahr genommen, daß auch die stärcksten Dämme, wann Gott straffen will/ nicht viel mehr Widerstand thun können, als man etwan von einer papiernen Wand in Feuers-Nothen möchte zu gewarten haben, die betrübte Erzhlung hiervon, kan man hin und wieder in des Hapeli Straß- und Unglücks-Chronica, voraus aber in Herr Johann Friederich Jankens Pfarrern zu Nyende in Jever-Land seinen Historisch Theologisch:en Denckmahle der Wunder-vollen Wege Gottes in den grossen Wassern lesen, da er eine zuverlässige und umständliche historische Nachricht giebet, von dem was sich bey der An. 1717. den 25sten Decembr. zu vieler Länder Verderben ergossenen erschrocklichen Wasser-Fluth zugetragen, und daß die allen Ansehen nach unüberwindliche Dämme, ehe sich die dahinter wohnende Menschen versehen, durchrissen und zerlöchert, folglich das Land in wenig Stunden überschwemmet, und viel tausend Menschen und Stück Viehes jämmerlich ersäuffet worden, daß aber auch durch Verwahrlosung solcher Deiche oder Dämme viel Länder können ruiniret werden, solches beweiset obbemeldter Author ebenfalls, wann er von des höchst gefährlichen Dollarts-Flusses bey Embden seinen Ursprung meldet, daß solcher daher gekommen, weil die Leute nicht einig in Deich-machen gewesen, wie solches auch der gelehrte Emmius Rer. Fris. p. 177. ad Annum 1277. mit diesen Worten angiebet: *Quod omnium deterrimum erat, dissidia atque odia mutua eorum, qui in ora sedes habebant, voluntatem quoque conferendi operas in bonum publicum tardabant, in quibus vox hominis prædivitis & potentis in Populo audita memoratur quæ ad posteros manavit, dicentis, malle se omnes agros suos ad lanceæ longitudinem fluctibus opertos cernere, quam in Commodum vicinorum a quibus dissidebat, Aggeres reparare.* Das ist, das allerbetrübteste war die Uneinigkeit und Zwispalt derjenigen, welche bey den Wasser wohnten, und ihr Bestes zum gemeinen Nutzen nicht wolten beytragen, worunter die Rede eines sehr reichen und Vermögenden Manns mercklich ist, daß er nehmlich lieber wolte sein Land einer Stange lang unter Wasser stehend sehen, als daß er zum Vortheil seiner Nachbarn mit welchen er streitig war, Deiche machen solte, eine gleiche Uneinigkeit und Sorglosigkeit vor das Unterhalten der Landes-Dämme/ hat auch An. 1511. die Dörter Dowens Band, Seedick, Bordum, Oldenbrügge, Overam, und das Closter Havermonike in den Jever-Land gänglich unter Wasser gesetzt, daß sie hernach niemahls mehr zum Vorschein gekommen, und zwar sollen die Landes-

Regen:

Regenten oder Ampt-Leute und Duyck Graben, welche über das Land bestellt waren, und unter sich uneins gewesen, und dannenhero das Werck nicht mit behörigen Eysen angegriffen, an diesem Unglück mehrentheils Ursach gewesen seyn, wie abermahls Emmius loco citat. p. 679. schreibt, es seynd aber die in denen See-Ländern vornehmste Aufseher und Bediente an solchen Deichen und Dämmen, erstlich der Deich- oder Duyck-Grabe, oder der Ober-Deich-Richter und Inspector, welcher gewisse Deich-Geschworne und Unter-Deich-Richter unter sich, und zwar deren so viel hat, als in einen jeden District oder Kirch-Spiel nöthig geachtet werden, diese haben nun insgesamt vor sich ein gewisses Deich- oder Spaten-Recht, wornach sie sich zurichten, und ihre Aufsicht zu verwalten haben, wie dann auch eine dergleichen Deich-Ordnung, welche in den Churfürstenthum Braunschweig, Lüneburg gebräuchlich ist, in den 5ten Capitel von uns soll angeführet werden.

Zu besserer Observanz solcher Rechte und Ordnungen werden jährlich gewisse allgemeine Deich-Schauungen oder Besichtigungen vorgenommen, da die Verordnete untersuchen, ob alle Deiche oder Dämme in guten Stande sich befinden, und ob etwas daran zu repariren nöthig seyn möchte, dabey sie dann vornehmlich ihre Deiche eintheilen, entweder in Holz- oder Kay-Deiche, in Stroh- oder Stuck-Deiche, und in Grüne oder Sodens-Deiche, diese alle führen den Nahmen von der Art womit sie versehen, und gleichsam bekleidet sind, und zwar an der Seite die nach dem Wasser zulieget, als da sind die Holz- oder Kay-Deiche unten mit einer starcken Holzung gleich einer Maur versehen, damit sich die Gewalt des Wassers erst vor demselben breche, und den dahinter gebauten Deich nicht so beschwerlich falle, die Größe derselben ist unterschiedlich, nach dem Unterschied der Gefahr des anlauffenden Wassers, weil solche nicht aller Orten gleich ist, und also nach derselben sich die Höhe und die Breite solcher Dämme richten muß, da dann einige 10. 20. bis 30. Fuß in die Höhe, in die Breite aber nach Proportion geführet werden; Stroh- oder Stuck-Deiche sind diejenige, welche mit etwan 2. oder weniger Zoll Dick Stroh und dergleichen belegt, und in die Erde vest gemacht werden, welche Art man ihrer Dauerhaftigkeit wegen sehr rühmet, nur daß solche Bedeckung wegen leichter Verfaulung des Strohs oft muß wiederholet werden, Sodens- oder grüne Deiche, welche an denen meisten Orten am gebräuchlichsten seyn, werden solchergestalt gemacht, daß ihre Seite, welche nach dem Wasser lieget, mit grünen oder gestochenen Rasen bedecket, und solche genau in einander gefüget werden, daß sie sich zusamm

verbinden, und gleich einen Stadt-Wall und grünen Feld schön ausmachen können, welche letztere Art uns nunmehr Anlaß giebet, das völlige Verfahren in Anlegen eines festen und beständigen Damms nach Anleitung eines in dergleichen Wasser-Gebäuden verständigen Ingenieurs, dem geneigten Leser folgender massen vor Augen zu stellen.

Man recognosciret nehmlich erstlich den Grund/ auff den man bauen will, und läßt zu solchen Ende etliche Schu tieff eingraben, findet sich alsdann Wasser, und ist die obere Erde schwarz, die darunter aber leimicht oder lettich, so kan man fechtlich den Bau anfangen, insonderheit wann man Rasen genug, und zu den Einlegen junge Weiden in der Nähe hat.

Solche Rasen macht man etwan  $1\frac{1}{2}$  Schu lang, und 8. Zoll breit, die Dicke vorn ist etwan 4. bis 5. Zoll, hinten aber nur ein Zoll. Es müssen auch die Weiden zu dem Einlegen in guter Saft-Zeit, als im Majo und Junio geschnitten und eingelegt werden. Die Rasen werden Verbindungsweise gesetzt, gleich wie man mit Ziegel-Steinen pfleget auffzumauern/ so offt eine Reyhe Rasen nach einer geraden Linie, nehmlich daß das Graß unter sich, das dicke Theil vorn, und das dünne hinten geleyet worden, so schüttet man die beste Erde auff das verlohrene End der Rasen, läßt es wohl einstampffen, also daß es denen Rasen gleich werde, dann je besser es gerammelt und gestampffet wird, je bestern Damm es setzen wird.

Wann man demnach drey Reyhen-Rasen also angeleyet und wohl gestampffet und oben alles fein eben und gleich gemachet hat, doch nur so breit, daß man Platz und Raum die Rasen zusehen hat, so nimmt man Weiden-Reislein so ungefehr eines Jahres alt und so dick als ein Schilff-Rohr, auch 2. oder 3. Spannen lang seyn, legt dieselbe jedes 2. bis 3. Schu von einander, also daß die Spitzen einwärts und das dicke Theil heraus komme, und die Herbs-Sproßlein davon genommen seyn, legt alsdann auff die gestampfte Rasen wieder eine neue Schicht darauff und Erde darhinder, wann auch dieses wohl gerammelt und gestampffet auch fein eben gemachet worden, so nimmt man eine schwarffe stählerne Spate und stößt diese 4. Schichten oder Reyhen von Rasen nach der Schnur und Linie, sampt denen eingelegten Rasen fein eben und gleich daß nichts vorgehe, hierauff legt man abermahl 2. Reyhen Rasen sampt denen Weiden wie zuver, stampffet und stößet sie ab und dieses continüiret man so lange, biß der Damm in- und auswendig wohl bekleidet und umzogen ist.

Wann man keine Weiden hat, so besäet man jede Schicht oder Anleg-

Ras-



Räfen mit Heu oder Haber-Saamen, so wächst es schön aus, wann das erste Jahr die Wenden-Sprossen aus den Damm herfür wachsen, so mus man sie abstampfen, so wachsen sie nicht weiter heraus, verwurzeln und verbinden sich innerhalb der Erden.

Hätte man nicht genugsame Rāfen, so mus man aus denen nächsten Aeckern gute schwarze Erde ohngefehr eines halben Schues tief wegnehmen, und damit nach Art wie beyrn Wall-Gezen gebräuchlich verfahren, in Mangel der Klee-Rāfen, nimmt man Quecken auff den Felde, die aus der Erden in denen Aeckern geeget werden, und braucht sie an statt der Rāfen oben auff, daß sie auswachsen können.

Hätte man aber eitel Sand und Kieß, damit man den Damm bauen sollte, so schlägt man Pfäle in der Distanz eines halben Schues von einander ein, und war etwas einwärts gebogen, diese sichtet man hernach mit Weyden oder Hasel-Sträuchern aus, legt davor Stroh, Rohr, Mist und Gras damit der Sand nicht durchlauffe, schüttet hernach den Sand dahinter, und continuiert solches so lange mit absetzen und eingeschlagenen Pfälen bis es genug ist.

Item man setzet auch aus- und inwards des Damms ausgegrabene Hagedornen, welche ihre Wurzel noch haben, es mus aber dieses außer der Safft-Zeit nehmlich im Martio April, September und October geschehen, hält solche hernach fein in einer Richte und beschneidet sie, daß sie fein dicht in einander wachsen, so befestigen sie nicht allein das Fundament des Damms, sondern verhindern auch die gewaltsame Anstosung des Wassers, und daß die von Damm abgestossene Erde nicht weiter fortrollen kan.

Wäre es, daß man einen Damm auff einen Morastigen Boden setzen müste, der nicht gar zu tieff oder Boden-loß ist, so überschüttet man den Boden so weit es nöthig, mit grossen Feld-Steinen, füllet hernach groben Sand, Kleine Steine und anderes Krutz darzwischen, thut hiernächst groben Fluß-Sand darauff, daß es etwan drey Schu hoch über den Boden heraus komme, auff dieses also beschüttete Fundament führet man hernach die Erde zum Damm.

Wären aber keine genugsame Feld-Steine vorhanden, so treibt man lange Eichene, Elierne oder Hagebüchne Pfäle mit einer Kammel in den morastigen Boden, es müssen aber solche Pfäle nicht über 4. Jahr alt, und in rechten Wedel gehauen seyn.

Wann der morastige Grund nicht gar tieff, und unter sich einen harten Grund hat, so kan man auch wohl in Ermanglung der Feld-Steine Fachinen

oder gebunden Reifficht überlegen, und mit Pfählen einschlagen, hernach schweren Grund, groben Kiesel und Krauß darauff führen, so bald man über den Horizont herauff ist, muß man dieses Fundament so viel als möglich, mit großen Feld-Steinen belegen und beschwehren.

Zufft man einen Grund an, so oben zwar trocken, wann man aber durchtreibet, dannoch einen losen Grund, auch wohl gar Wasser hat, so muß man Pfähle einschlagen, wären deren auch nicht genugsam bey der Hand, so macht man nur einen hölzern Kost, oder Neh, füllet dessen Spatia mit groben Sand-Stein aus, oder was man sonst schweres haben kan.

NB. Die Pfähle so man in einen Sumpff, der nicht über 12. oder 18. Fuß tieff ist, eintreiben will, müssen zuvor aussen herumb gebrannt, und wann sie noch warm seyn, mit Harz oder Oehl bestrichen werden, damit sie in dem Fundament desto länger halten können.

Wann man in ein stillstehendes Wasser ein Werck legen muß, und das bey Feld-Steine genug hat, so senckt man die Steine nach der Form, welche der Damm haben soll, ins Wasser, machet unten einen Absatz gleich einer Berme zwischen die Steine schüttet man ungelöschten Kalk und andere kleine Steine, und continuiert solches biß man über das Wasser hinaus kommt.

An denen Orten wo keine Feld- noch andere Steine zu bekommen seyn, flechtet man grosse Hasel ruthene Körbe gleich denen Schanz-Körben, unten mit einem Boden, diese setzet man ledig jedoch ein wenig schreg auff ein Gerüst in dem Wasser, da man den Korb darzwischen hinein sencken kan, füllet solchen hernach mit Gries, Sand und alten Ziegeln, darunter man ungelöschten Kalk menget biß der Korb voll wird, macht alsdann einen Deckel darauff und versenckt ihn also in den Grund, legt hierauff wiederumb Körbe darauff und so fort an, biß man mit dem Wasser gleich kommt, da man hernach Feld- und andere Steine darauff führet und so weiter fort bauet, zu merken ist auch daß man die äussern Körbe gegen dem Wasser zu, mit eingerammelten Pfählen wohl verwahren muß, damit sie nicht ausweichen können.

Man versencket auch wohl in gar zu tieffe Durchbrüche und Löcher welche man in Nieder-Sechsen Kolk nennet, mit Steinen und ungelöschten Kalk gefüllte alte Schiffe oder starcke hölzerne Rüsten, die starck verpicht und mit eisern Bändern beschlagen seyn, oder führet auff die eingerammelte Pfähle gar ein Mauer-Werck auff, welches alles der Ort und die Gelegenheit des Terrains, auch die vor sich habende Wassers Beschaffenheit und Gefahr, in gleichen

gleichen die bey Handen habende Materialia, Leute und Unkosten den Bau auszuführen genugsam anzeigen werden.

Mit denen Dämmen sind auch zugleich die so genannte Syhlen verbunden, sitemahl jene sonst ohne diese wenig Bestand haben, oder dem Lande wenig Nutzen schaffen würden, indem durch solche Syhlen alles überflüssige Regen, auch von aussen durch die Deiche eingebrochenes Salz-Wasser bey entstehender Ebbe, aus dem vesteren mit Deichen umgebenen Land in die See oder vorbeystießende Ströme ausgeleitet wird, die Lateinische Scribenten nennen solche Claustra Emissaria, oder Emissitia, auch wohl Cataractas, zu teutsch Schleußen, a claudendo, von Schließen, weil sich ihre Thüren zuschließen, und kein Salz-Wasser herein lassen, Syhlen werden sie genannt von dem alten teutschen Wort Sylen oder absylen, welches so viel als das Wasser ableiten heisset, man möchte aber ihr Alterthum fast mit denen Dämmen zugleich setzen, weil kein mit Dämmen versehenes Land derselben entbehren kan, und ist alsdann ihre Zahl unterschiedlich, das Jever-Land hat deren 7. große, das Oldenburgische biß 100. kleine, was aber solche Syhle und Dämme zu unterhalten kosten, solches ist denen Ländern, die an der See niedrig liegen, und vielen Unterschwemmungen unterworfen seyn, am besten bekannt, dahero wir nunmehr Noth nehmen wollen, nach unsern vorgesetzten dritten Punct von denen Kosten, welche zur Anlegung und Unterhaltung solcher Dämme und Syhlen erfordert werden, zu reden, zuvor aber wollen wir denen der Orten unbekanntnen eine kurze Nachricht ertheilen, wie ungläubliche viel See-Dämme und Deiche besagte Nieder-Sächsische See-Länder zu unterhalten haben, umb ihnen daraus zu ermessen zu geben, wie gar unproportionirlich und unverantwortlich man an grossen Flüssen, als dem Rhein, der Oder, der Donau, und der Elbe, &c. difficultät mache, selbige, auff die wenige Meilen/ die sie etwan neben niedrigen flachen Land (welches sie zu der Einwohner grossen Schaden vielmahls überschwemmen,) herfließen, mit besten Dämmen oder Hörgern zu versehen, da jene See-Länder auff so viel Meilen lang, und noch darzu bey grossen Mangel der darzu an Holz, Steinen, und Erde erfordernten Materialien, ihre Dämme unterhalten müssen, diesennach seynd allein in dem Lyderstädtischen in Hollstein, über 15. Meilen an Haff-Deichen, und über 40. Meilen an Mittel-Deichen vorhanden, in den Nordstrand sollen sich wie Heimerich in seiner Nord-Frisischen Chronic. p. 29. berichtet, über 19222. Ruthen, das ist auf 10. Teutsche Meilen allein an Haff-Deichen befinden, die Mittel-Deiche ungerechnet, die  
Holländ.

Holländische Insel Seeland hat wohl 40. Teutsche Meilen lange Dämme umh ihr Land, das Oldenburgische auch nicht viel weniger, Ost-Friesland soll wie Outhoff meldet über 70 teutsche Meilen zu beteichen haben, und damit man erkennen möge wie groß oft die Länge der Deiche auff nicht gar zuviel Land sey, so zeigt er daß die Nieder-Emsische Deiche 3697. Ruthen 14. Fuß, die Ruthe zu 20. Fuß gerechnet, halten, worzu 32-068. Grafe Lands gehörten. Die Ober-Emsische wären lang 2018. Ruthen, und würden auff 1071. Grafe und 24. Ruthen Lands gerechnet, hier gedencke man nun, was solche Deiche oder Dämme anzulegen und zu unterhalten kosten, in Butjadinger-Land kostete die Reparation der Deiche An. 1721. drey-mahl hundert tausend Reichsthl. der Schade an denen Deichen von Ost-Friesland wurde nur auff 3. Meil zu repariren, zweymahl hundert tausend Reichsthaler gerechnet, ein blosses Syhl zu verfertigen kostete 12.. biß 15. tausend Reichsthaler.

In Holland werden die Unkosten folgender Gestalt berechnet, nehmlich es wird eine jede Meile eines auffzuführenden Damms, auff 1400. Ruthen jede zu 12. Fuß lang gerechnet, die Arbeit vor eine Ruthe schäzet man 60. Holländische Gulden den Gulden zu 20. Stüber und 50. Stüber oder 2½. Holländischen Gulden vor einen Reichsthlr. gerechnet, käme auff eine Meile zu beteichen 84. tausend Holländische Gulden, ohne was solche hernach jährlich zu unterhalten erforderte.

Solches Geld auffzubringen ist niemand befreyet, wie dann der tyrantische Duc d'Alba als die Brabander Edelleute sich von der Deich-Contribution eximiren, und desfalls ihre in Händen habende Privilegia vorschützen wolten, ihnen zur Antwort gegeben. sie möchten solche in den Durchbruch der zerrissenen Leiche legen, und sehen ob sich das Wasser damit wolte stopfen lassen, gieng solches nicht an, so müsten sie entweder selbst arbeiten oder Geld darzu herschießen.

Es können aber süglich die zu solchen Wasser-Gebäuen erforderte Kosten, entweder aus einer allgemeinen Anlage (welche über ein ganzes Land nach den sonst daselbst gewöhnlichen Schätzung-Tax, es sey auff Hufen, Morgen, Fuchart, Häuser Schorstein Schocken Quatembern ic. zu repariren stünde,) oder aus einer aususchreibenden Vermögens-Steuer, wie in Holland der hundertste oder zweyhundertste Pfennig, das ist ein oder mehr pro Centum, item von Kopf Steuern welches aber ein gar schädlicher und besawerlicher Modus ist, erhoben werden, oder es nimmt das Land eine oder mehr Tonnen Goldes

Goldes auff Leib-Renten auff, davon in einer gewissen Zeit das Capital erlescht und absorbiert wird, da es indessen gleich baar einkommt, und also bald zum Bau kan employret werden, welcher Modus einer von denen bequemsten ist, wie hiervon gar stattliche Anleitung in unsern Tractat von Montibus Pietatis oder Leyh-Häusern gegeben worden, oder man contrahiret mit einen Entreprenneur, jedoch mit Zuziehung vernünftiger Baumeister und Landmesser, was ihme vor den ganzen Bau und dessen Ausführung soll gegeben werden, da man ihme dann folgliche Anweisungen, auff gewisse Lands-Bewilligungen, und darzu destinierte Cammer-Intraden giebet, dabey aber wohl zusiehet, daß ihme nicht zu wenig, oder zu viel gegeben, und er dabey nicht zu des Landes Vorsteher, und seine Cameralisten und Despect zu reich oder zu arm werde, denn jenes wäre von Seiten derjenigen, die die Arbeit verdingen, einfältig, dieses aber unverantwortlich, daß ein Privatus des Publici wegen, da ihrer viel zulegen, (und wann ja Schaden erfolgt, solchen leichter verwinden können,) arm werden, und sich ruiniren solte, welcher Ursachen wegen auch dergleichen aus Frankreich kommende Entreprisen und Verdingungen nicht mehr groß Mode seyn, sondern ein Land oder Stadt bauet viel lieber selbst, überlegt alles genau, nach der Art kluger Bau-Herren, deren die Schrift Luc. an 14. v. 28. Meldung thut: Daß sie einen Bau nicht eher anfangen, ehe sie dessen Kosten, und ob sie solchen hinaus führen können, überschlagen haben. wo aber die Noth vorhanden ist, und die Überschwemmung biß an die Kehle gehet, aus kleinen Durchbrüchen, die nicht bald verstopffet werden, unergründliche Dimpffel und Löcher werden, der durch neu zu ziehende Wasser-Fahrten zu erhebende Nutzen auch Augenscheinlich, und daß das Auffnehmen der Policy und der Commerciens solches also erfordere, an Tag lieget, so thut man wohl mit Geld-auffwenden ein übriges, und muß alsdann eine Rent-Cammer oder Landschafft-Cassa quovis modo, als es seyn kan, Credit schaffen, Zinsbare Capitalia auffnehmen, welche, wann die in andern unsern Schriften angemerckte, und erforderete Antecedentia & Consequentia nur gleich beschaffen seyn, sich gar leichtlich finden, und hernach aus des Damms, oder der Schleußen, und der Fahrt Nutzungen füglich wieder bezahlen lassen, zumahl wann man solche an gewisse Leute admodiirte oder verpachtete, daß sie vermittelst Prænumeration einer oder mehr Jährigen Pacht Gelder, ein genügsames Capital zur Abtragung des Pacht-Geldes vorschößen, aus welchen hernach die Bau-Kosten, damit das darzu auffgenommene Capital dem Land nicht mehr zur Last bliebe, könnte

abgetragen werden, dabey man dann auch wohl calculiren müßte, daß ein solcher Pächter seine genaue vorgeschriebene Tariff und Taxam über die ihm verpfändete Einnahmen habe, und höchstens sein Geld höher nicht (der Mühe und Sorgfalt wegen, so er dabey haben muß,) als 8. pro Centum nützen dürffe, welche kleine Erhöhung der Intresse, die Capitalia desto eher zu des Landes Besten, aus denen heimlichen Kasten heraus locken würde, indessen käme doch ein solches Neues Werck in Flor, und eine Cammer, Landtschaft oder Gemeine, könnte solche zur selbst Administration allezeit, wann sie es thunlich finden/ wieder zu sich nehmen, das vornehmste aber was bey solchen öffentlichen Land- und Wasser-Gebäuden, auch bey allen Policey- und Commercien-Institutis zu mercken/ist dieses, daß man keine kostbare und das Land durch Diäten- Vorspann-Sportulen- und Discretions-Gelder ausmerglende Commissiones (als durch welche manches gutes Werck zurück getrieben wird,) darzu nieder setze/ sondern daß solches lauter solchen Leuten Directoribus und Inspectoribus committiret werde, welche ohnedem in des Landes-Herrn oder der Stadt Diensten und Pflichten stehen, und also die Sache und Untersuchung (exclusivè des Quartiers und des freyen Fortkommens) umbsonst thun müssen, oder welche zugleich Land-Stände, reiche Capitalisten/ und gute Patrioten seyn, die ihres Landes Wohlfahrt zu bessern sich keine Zeit, Mühe noch Geld-Vorschuß dauern lassen, wie dann auch das freywillige Collectiren durch ein ganzes Land oder Stadt hierzu, item Chargen und Prædicata verkaufen, nicht undientlich seyn solte, nur daß hierzu vertraute, redliche und beerdigte Leute genommen/ alle Collectur-Kosten vermieden, und nach Endigung derselben dem Publico durch öffentlichen Druck bekannt gemacht würde, wie viel und woher zu den intendirten Bau-Geld eingekommen, wana derselbige geendiget, auch wie und wohin solches Geld verwendet worden, ich rede aber hier von extraordinairn Ausgaben und Einnahmen, was Cameralia anbetrifft, da haben wir dieses Orts nichts mit zu thun, sintemahl von einen wohlbestellten Cammer-Collegio ohnedem præsumiret wird, daß wann selbigen dergleichen öffentliche Land-Gebäu und Verbesserungen von alter Lands-Verfassung her, incumbiren, selbiges auch schon in darzu destinnirten Ausgaben und Einnahmen also verfahren werde, daß es jederzeit mit genügsamen Belegen dociret und verantwortet werden könne.

Noch ist hiebey zu erinnern, daß der Römer ihre größte Wercke als Triumph- und Ehren-Bögen, Schau- und Renn-Plätze, Bäder, Wass-r-Leistungen, lange und gepflasterete Land-Straßen, Canäle, Paläste, und andere

Monumenta durch gefangene Christen, und Juden, und von denen überwundenen Feinden gemachten Sklaven und Gefangenen gebauet, und dadurch die Helffte der Bau-Kosten (als wann man freye Leute darzu gedungen hätte,) ersparet worden, wann nun auch solcher gestalt heutigs Tags bey uns in der Christenheit so viel tausend Menschen, die Fäbelich umb solcher Verbrechen willen, zur Todes-Straffe (die keinen Grund in der Schrift hat, Gott auch, daß sein Geschöpf so leichtsinniger Weise destruiret werde, keinen Wesfallen haben kan,) hingeraffet werden, employret würden, so ist kein Zweifel, eine Stadt oder Land könnte mehr Nutzen, als durch solcher armen Leute ihre Hinrichtung haben, ja es würden auch Formidine hujus poenæ weit mehr dergleichen böse Leute, als mit allen Galgen und Rädern/ von Begehung Diebstahls und anderer Laster (auff welche von Menschen, nicht aber von Gott die Todes-Straff gesetzt ist,) abgeschröcket werden.

Folget nunmehr noch nach Anleitung unsrer dritten Abtheilung die Remedierung derjenigen Hindernisse, welche daselbst, daß sie die freye Schiff-Fahrt auff manchen Fluß und Canal ebenfalls sehr difficil machen, specificiret worden, solche bestehen nun

1. In denen an den Bord oder Ufer ja gar in manchen Fluß selbst hinein gebaueten public- und privat, Civil- und Militair - Gebäuden, bey welchen die Linien-Ziehers zu Fuß nicht vorbey kommen können, und folglich ein Schiff sonderlich Strom auffwärts gar mißlich fort zu bringen ist, hierwieder würde nun sehr dienlich seyn, wann an grossen und starcken gemauerten Festungs- und andern Gebäuden starcke eiserne Ringe eingelegt würden, an welchen sich die Schiffer den Strom hinauff helfen könnten, oder wo keine gemauerte Werke, daß man hin und wieder Pfäle befestigte, und solche mit dergleichen Ringen versehe, item man könnte auch kleine Bretterne Lauff-Siege unten an dem Fuß der Maur, (die an oben in Strom liegenden Anckern befestiget,) und zwar dergestalt machen, daß solche bey Nacht-Zeiten wie die Wasser-Bäume könnten umbgezogen werden, damit niemand sich derselben nachlicher Weise bedienen könnte, an denen obbemeldten Anckern könnten, hernach die auffwärts wollende Schiffer ihre Lauen anschlagen, und sich mit ihren Schiffen an solchen dem Strom hinauff helfen, Vogemont, welcher diese und folgende Hindernissen absonderlich bemercket, recommendirt dabey seine Invention gegen das Wasser ohne Pferd oder menschliche Hülffe durch Segeln, Treck-Leinen oder Ruder zu fahren, welches auch das es practicable sey, unser berühmter Herr Gärtner vermittelst einer sonderbahren von

ihme erfunden, und bis dato noch in Modell vorhandenen Maschine erwiesen. Eine gleiche Anleitung giebt auch Herr Schöfler in den 2. Capitel seiner Oeconomischen Wasser-Fahrts-Rechnung, wie man nehmlich ohne Wind, Pferd, und anderer Thiere auch mit geringerer Arbeit der Menschen/ als bis anhero geschehen, gegen den Strom anschiffen könne, welches er aber in die Kraft des Wassers selbst setzt/ und daß je langsam fließender dasselbe sey, je besser solches angehe, wie man davon auff denen Holländischen Canälen die Probe zu sehen hätte, da eine einige Person ein mit mehr als 100. Centner beladenes Schiff gar leicht vermittelst eines Stackens oder Stanges/ oder auch einer Zieh-Leine fortbringen könne, auff schnell-fließenden Flüssen aber, und sonderlich an gefährlichen Passagen, als Strudeln und Wirbeln vermeynt er, daß unterschiedliche an Stein-Dämmen oder Högern auff gewisse Distancen angebrachte Wasser-Räder mit ihren Well-Bäumen ein grosses darzu behülfflich seyn könnten, und zwar könnte solche also angeleget werden, daß man solche Winters-Zeit entweder gar wegnehmen, oder hinter den Damm oder Höger, vor denen Eis-Fabriren und grossen Kluthen sicher stellen könnte.

Die Hindernisse durch steile Berge und Felsen an den Rand des Flusses werden gehoben, durch Sprengung solcher Felsen vermittelst des Schieß-Pulvers, oder daß man solche durch Stein-Meklen und Arbeits-Leute, auch etwan durch die, von einem Lande unterhaltene Gefangene, einer halben Ruthen breit, und etwan einer Ruthen hoch ( so daß ein Mann darunter nebenst dem Ufer hergehen oder reiten könne ) ausbrechen lasse, die von solchen Sprengen oder Ausbrechen kommende Steine seynd alsdann gut zu verkaufen, und die Kosten des Ausbrechens wieder daraus zu lösen, oder man bepflastert damit die Land-Straßen, wie dann in Publiquen Landes-Verbesserungen immer eine der andern die Hand bieten muß, ingleichen dienen sie auch zum Ausfüllen an denen Gebäuden, wie auch zu denen so genannten Strom-Körben, deren man sich zur Verstopfung der Durchbrüche zu gebrauchen pfleget, gewisser Orten könnte auch die von den berühmten Mechanico Mistrizzen zuvor schon gemeldte inventirte Maschine, vermittelst welcher er intentirte schwere geladene Schiffe, unter der Magdeburger Brücke den Strom auffwärts zu ziehen in Gebrauch kommen, oder auch die Behülffs-Mittel des vorigen paragraphi angewendet werden.

Die wegen tiefer Thäler entstehende Hindernissen werden gehoben, entweder wo das Thal oder der Kessel nicht zu groß, durch Ausfüllung desselben, oder durch Aufführung eines genugsamen Damms an den Bord oder Ufer,



des oben vorbegehenden Flußes oder Canals, oder auch daß man eine hölzerne Brücke bey zu und darüber führte, wie dergleichen in Schweizerland vielfältig an denen abschiffigen Bergen angebauet, zu ersehen seyn.

Die durch Ostia oder Mündungen, das ist, durch Einflüsse anderer Ströme und Flüsse, geschehende Hindernissen lassen sich anders nicht überwinden, als daß entweder ein Fracht-Schiff seinen Kahn hinten angebunden selbst mit sich führe, welchen es bey Ankunfft bey der Mündung geschwind ablösen, und das Schiff-Volk darinn, die Treck-Keine auff das andere Ufer überbringen könne, oder wann solches Mitführen des Kahns sich nicht allenthalben practiciren ließe, so könnten bey solchen Ostiis Fähr- oder Kahn-Leute gehalten werden, welche daselbst wohnen, und gegen ein gewisses Trin. F. Geld Profession machten, ein auff- oder abwärts dem Strom kommenden Schiff, über die Mündung eines andern einlaufenden Flußes zu buxiren, oder nur das Schiff-Volk mit feurer Treck-Keine zu erzußen, wäre der Mund des Einflusses nicht allzubreit und schnell, so könnte des Sommers eine fliegende Lauff-Brücke über dieselbe geleyet, und gegen Winter oder wann das Trieb-Eiß gehet, von denen Strand- und Ufer-Bereitern, (welchen billig ein jeder an einen Fluß gränzender District, sonderlich aber die Einwohner und Participanten an einer neuen Wasser-Fahrt haben solten,) wieder ein und etwan gar auff's Land in Sicherheit gezogen werden. Da sich auch vielfältige starke Krümmen an denen Flüssen ereignen, also daß weder Menschen noch Pferde die an der Treck-Keine ziehen, das Schiff grade nach sich, und also wieder das Ufer ziehen können, so werden so genannte Renn-Roll- oder Lenck-Säulen dergleichen in Holland bey vielen Passagen der Treck-Schunten zu ersehen, an der Spitze der Ufer-Bucht (nehmlich da das Schiff heramb gehen mus) auffgerichtet, und außershalb solchen Säulen gehet an der Rolle das Treck-Seil, welches von einem Pferde oder nur von Leuten gezogen wird, so kan es auff solche Weise gar flüchlich um alle Krümmen gebracht werden.

Endlich so wird die letztere natürliche Hinderniß durch Bäche, Sträucher und Bäume solcher Gestalt in Trecken eines Schiffes überwunden, wann eines solchen Districts Eigen-Herr und Possessor selbige dem Publico zum besten abhauen läßt, und wo er ein Privatus wäre, und es nicht gern thäte, daß er von der Obrigkeit darzu gezwungen, und allen Falls den Schiff-Volcke selbst frey gegeben würde, sich eigenmächtig, wann es nur nicht zu grob gemacht wird, Rath zu schaffen, sonderlich da heutigs Tags viel zu dem gemeinen Besten und Wohstande dienende Dinge, nur datumb zurück bleiben, weil der, der solche

befördern soll, nicht so wohl aus Eigen-Nutz als Caprice und Störrigkeit solche hindert, und nicht vor sich gehen läßt, welchen aber am allerbesten, wann die Obrigkeit mit ins Mittel tritt, und den Ausspruch vor das Publicum und die gerechte Sache thut, kan geholffen werden.

Hier können wir aber unerinnert nicht lassen, daß der in diesen Tractat etlichemahl citirte Vogemont in seinen Teutsch-Lands vermehrten Wohlstande Capit. 4. 5. & 6. dreyer seiner Erfindungen gedencket, welche der Rivier-Fahrt sehr nützlich seyn solten, als 1. Mühlen zu bauen welche der Schiff-Fahrt nicht hinderlich fallen, 2. ohne Pferd- und Menschen-Hülffe Schiffe den Strom auffwärts zu bringen, und drittens, das Wasser eines Flusses in solcher Menge ohne große Kosten zu erheben, daß zu sehr wässrige Orter leichtlich dadurch können ausgetrocknet, die allzu trockne und dürre aber übergossen und überschweemet werden, es mag gleich solche Dürre von hitzigen Land, oder anders wo hergekommen seyn, weil aber der Author von allen diesen dreyen seinen so sehr gerühmten Inventionibus bis hieher nichts probiret, viele dergleichen Projectirer auch ihren Präsuppositis nach, das Werk zugleich von unterschiedlichen Potentaten und Pausanken, welche doch schwerlich unter einen Hut zu bringen seyn, wollen angefangen wissen, als können wir von der Possibilität der Vogemontischen Erfindungen nichts sagen, sondern sehen solche vielmehr als etwas des Xanti seinen Vorschlag gleichkommendes an, welcher das Meer auszutrocknen sich verobligiret, wann vors erst alle davein lauffende Flüße an ihren fernern Einfluß würden seyn gehindert worden.

Bessern Glauben möchten wir hingegen den in so vielen Mechanischen Erfindungen, sich höchst legitimirten Königl. Polnischen und Chur-Sächsischen Hof-Modell-Meistern und Mechanico, Herrn Andreas Gärtner zu schreiben, bey welchen folgende Maschinen und künstlich gearbeitete Modelle anzutreffen seyn, als:

1. Ein Luft-Wasser welches seiner Gewohnheit zu wieder in einen offenen Canal den Berg hinauff laufft.
2. Wagens die man zu Wasser als ein Schiff, und zu Land als Wagen ohne einige Veränderung gebrauchen kan.
3. Wasser-Künste mit Feuer zu heben, ingleichen solche Maschinen dadurch man beweisen kan, wie hoch ein Wasser zu heben sey.
4. Eine Maschine umb geladene und ungeladene Schiffe gegen den Strom auffwärts ohne Segel, Ruder oder Stacken zu führen.

5. Müh-

5. Mühlen so einzurichten, daß sie mehr Gänge treiben und weniger Wasser erfordern.

6. Weite und flache Spannungen von hölzernen Brücken bis auff 100 Ellen zu machen, welche doch beständig seyn.

7. Eine Wasser-Machine in 12. grossen Rädern bestehend, vermittelst welchen aus einen Fluß so viel Wasser kan in die Höhe geführet werden, als zu grossen Aqueductibus und Wasser-Künsten, auch Mühlen und Münz-Werke zutreiben nöthig ist.

8. Einen Wasser-Bau zu führen, vermittelst welchen die Dämme und Ufer grosser Flüße so zu verwahren, daß man von solchen keine Überschwemmung mehr zu besorgen habe.

9. In geschwinder Eil Brücken über grosse Flüße und Graben zu werffen, daß man darüber reiten und fahren könne.

10. Ein grosses Schöpf- oder Wasser-Rad mit welchen sehr viel Wassers aus einen Fluß mehr als 40. Eln hoch in die Höh zu bringen, und zwar in solcher Menge, daß es in einen Umbwenden über 20. Tonnen Wasser ausschütte, wobey das Modell sehr accurat nach den Maasstab gemacht, und zugleich auch, weil dergleichen lang Holz nicht wohl zu bekommen, die Verbindung von schwachen Holz gewiesen worden, also daß das Rad nicht zu schwer werden, und dennoch auch nicht nachgeben oder weichen, auch der Well-Baum, (den man allenfalls gar nicht nöthig hätte,) sich nicht biegen könne.

Betreffende nunmehr die durch Menschen gemachte Hindernisse nützlich anzulegender Wasser-Fahrten, und zwar

Erstlich den schlechten Eifer, den man an einigen Orten vor das gemeine Beste bezeuget, so wird solches folgender massen gehoben, wann man eines ganzen Landes Provinzien und Districtus in durchgehende Betrachtung nimmt, auch so gar Dörffer und Flecken nicht aus den Augen setzet, und was erwan in solchen, der Communication der Flüße und Bäche halber zu veranstalten seyn möchte, sich angelegen seyn läßt.

Sonderlich aber würde die Zu-Ab- und Durchfahrt der Waaren, welche zu Wasser mit des Landes Nutzen geschehen könnte, zu überlegen, zuforderst auch der Schiff-Bau, und die Zuziehung deß darzu benöthigten Holzes, insgleichen der zu Schleußen und Brücken benöthigten Materialien zu bedencken, und folglich zu überlegen seyn, ob auch bey Schiff-Fahrten ratione der natürlichen und politischen Gebrechen, darunter wir sonderlich die schweren Bölle rechnen wollen, etwas möchte zu bessern; und zu verändern seyn.

Ingleichen würde man auch auff das ordentliche Anlegen der Markt- und Bört-Schiffe, item der zum Transport kenthigten Fahren, wo sich füglich keine Brücken schlagen lassen, und auff das Anordnen commodor Treck-Schurtten, benöthigter Wasser-Leitungen, Brunnen und Wasser-Rünste, Acht zu geben haben, und sonderlich bey Anlegung neuer Städte ihre Regularität so einrichten, daß nach den Exempel anderer Städte selbige mitten in ihren breiten Gassen mit Wasserreichen Canälen durchzogen würden.

Weil auch der Fischereyen ihre Vermehrung dadurch zu hoffen stünde, als wäre solch-e umb so viel sorkältiger zu befördern, als hernach aus denen Fischern die beste Schiffs-Leute, an See-Ortern aber tüchtige Matrosen zu nehmen seyn, der Nutzen den man sich dabey versprechen könnte, würde insonderheit der Kauffmannschafft durch die wohlfeile Schiff-Frachten, anstatt der theuren Land-Fuhren zu statten kommen, und folglich alle Einwohner so viel wohlfeilern Preißes der Waaren und Vermehrung ihres Handels und Wandels sich zu erfreuen haben, die Kahn-Flöß- und Brücken-Bestellungen, wie auch der Bau und Aufsicht an denen Wasser-Gebäuden, so viele Functiones bey wohl eingerichteten binnem Ländischen Schiff-Fahrten, würden ebenfalls viele hundert Familien Gelegenheit geben, sich desto reichlicher zu ernehren. eine verschuidete Herrschafft oder Geld benöthigte Cammer aber, würde durch Ziehung neuer Holz-Klöße Graben aus ungeheuren Wäldern, das ist unnütz darinn stehende und Theils verfaulende Holz theuer verkauffen, und dadurch eine gute Summam in die Cassam bekommen können.

Die Lieblosigkeit würde dadurch aufgehoben werden, weil jederman umb die Wette sich bestreiten würde, wann einmahl in Besorgung des gemeinen Bestens, auff eine so ausnehmende Art das Eiß gebrochen, hernach auch mit Ventrug zu andern nützlichen Institutis, (wie noch heutigs Tags in Holland, voraus aber in China geschiehet,) sich sehen zu lassen.

Der Eigen-Nutz aber müste so weit von allen diesen patriotischen Actionibus entfernert seyn, daß auch jederman, vornehmlich reiche und begüterte, sich von dem Zhrigen etwas entzögen, umb nur dem Publico dadurch gutes zu erzeugen, wolte jemand diesen dannoch zu wieder handeln, so könnten ihm aus der Kayserlichen Josephinischen Wahl-Capitulation Art. 22. folgende Worte vorgehalten werden:

„Wir wollen auch nicht zugeben, daß wo ein in den Rhein gebender Fluß „weilers Schiffreich gemacht werden könnte, daß solches durch eines oder andern angelegenen Standes darauff eigennützig vorgenommenen verbindert.“

derlichen Bau, soll verwehret werden, sondern es sollen solche Gebäue zur Beförderung des gemeinen Wesens wenigstens also eingerichtet werden, daß die Schiffe ungehindert auff- und abkommen können, und also der von Gott verliehenen stattlichen Gelegenheit und Beneficirung der Natur selbst ein Stand weniger nicht als der andere sich gebrauchen möge.

Wozu hernach noch, wo nicht das gängliche Abschaffen, doch das Vermindern der hin und wieder übermäßig angelegten Zölle käme, davon allbereit in den vorigen Capitul ein kurzer Auszug aus den 20sten Articel vorgeachter Kayserlich-Josephinischen Capitulation, daß nemlich dieses heilsame Commerciens-Auffnahms-Mittel in ganzen Römischen Reich vor die Hand genommen werden sollte, eingerücket worden, wie dann auch in dißten und einigen folgenden Articulis besagter Capitulation, dieser wichtigen Materia wegen, noch ferner folgender massen Meldung geschiehet, als Articulo 20. Wir wollen auch alle diejenige, so umb neue Zölle, es sey gleich zu Wasser oder Land/ oder der alten Erhöhung/ oder auch solcher Erhöhung Prorogation anhalten werden/ einer Churfürstlichen Collegial-Versammlung zu erwarten, erinnern, und nebenst den Churfürstlichen Collegio jedesmahl dahin sehen, damit durch die ertheilende neue Zölle und Concessionen andere Churfürsten, Fürsten und Stände in ihren vorhin habenden Zoll-Einkünfften, keine Vergeringerung, Nachtheil oder Schaden zu leiden haben/ dieweil sichs aber zuträgt, daß zwar der Nahme des Zolls bisweilen nicht gebraucht, sondern unter den Mißbrauch und Prætext einer Niederlag und Staffel-Gerechtigkeit, oder sonst von denen auff- und abfahrenden Schiffen und Waaren eben so viel, als wann es ein rechter Zoll wäre, erhoben, auch der Handlung und Schiff-Fahrt durch ungebührliches und abgenschütztes aus- und einladen, ausschiffen und ausschütten des Getreydes und anderer Güter merklich grosse Beschwer und Verhinderung verursacht und zugefüget wird, so sollen alle und jede dergleichen, so wohl unter wäherenden Krieg als vor demselben auff allen Strömen und Schiffbaren Wassern des Reichs ohne Unterscheid neuerlich anmassende und ohne ordentliche Verwilligung des Churfürstl. Collegii also ausgebrachte Concessionen, oder sonst ein und andern Orts vor sich unternehmende Usurpationes, unter was Schein und Nahmen dieselbe auch wären erhalten worden, oder eigenes Gewalts und Willens durchzuführen gesucht werden möchten, null und nichtig seyn, dergleichen

Q

auch

auch von Uns niemand, von was Würden oder Stand auch der, oder dieselbe seyn, ohne Oblauts des Churfürstl. Collegii Consens und Einwilligung ertheilet werden, auch einen jedwedern des Heiligen Römischen Reichs Churfürsten, welcher sich damit beschweret befindet, frey und bevorstehen, sich solcher Beschwerung so gut er kan/ selbst zu entheben, doch soll denen jenigen Privilegien, welche Churfürsten, Fürsten und Stände des Reichs, samt der gefreyten Reichs Ritterschafft von weyland denen vorgewesenen Römischen Königen oder Kaysern zur Zeit da der Churfürsten Consens per pacta & Capitulationes noch nicht also eingeführet oder nöthig gewesen, rechtmäßig erlangt, oder sonst ruhiglich hergebracht, hierdurch nicht præjudiciret oder benommen, sondern von Uns auff gebührendes Ansüchen confirmiret, und die Stände dabey ohne Eintrag männlichliches gelassen, alle unrechtmäßige Zölle, Staffel und Niederlagen aber, oder derselben Mißbrauch da einige wären, gleich bey Antretung Unserer Kayserlichen Regierung cassiret und abgethan, und inskünfftige derselben keiner mehr ertheilet werden, es geschehe dann erstbesagter massen mit einmüthigen Collegial-Rath, und Bewilligung der Sieben Churfürsten, auff den Fall auch einer oder mehr weß Standes der oder die wären/ einen neuen Zoll, oder eines alten Ersteigerung oder Prorogation in ihren Chur- und Fürstenthümern. Graff- und Herrschafften und Gebieten, zu Wasser und Land, in auff- und abfahren vor sich selbst außserhalb Unserer Vorfahren an Römischen Reich, und des Churfürstl. Collegii Bewilligung angestellt und auffgesetzt hätte, oder künfftig hin anstellen und auffsetzen würden, dem oder dieselbe so bald wir dessen vor uns in Erfahrung kommen, oder andere Anzeige davon empfangen, sollen und wollen Wir durch Mandata sine Clausula und andere behörige nothdürfftige Rechts-Mittel/ auch sonsten in alle andere mögliche Wege davon abhalten, und was also vorgenommen worden/ gänzlich abthun und cassiren, auch nicht gestatten, daß hinführo jemand de facto und eigenes Vornehmens, neue Zölle anstelle, für sich dieselbe erhebe, oder sich deren gebrauchen und annehmen möge.

In dem 22sten Articul: Damit man auch über die hin und wieder in Reich zu Wasser und Land eingeführete neue Zölle, oder der alten Erhebung, neben andern Imposten und Auflagen, ob und wie jeder Prætendens darzu berechtiget, desto mehr beständige Information und

Nach

Nachricht haben möge, so wollen wir uns dessen bey jedes Creyßes Ausschreibenden Fürsten serkundigen, darüber auch eine Specification geben lassen, und darauff der Abschaffung und Reduction halber mit dem Churfürstl. Collegio communiciren, und da jemand bey uns umb neue Zoll-Begnadig. oder Erhebung der alten und voreerlangten Zölle suppliciren und anlangen würde, so sollen und wollen wir ihm einige Vetroöstung oder Promotorial-Schreiben an die Churfürsten nicht geben/ noch ausgehen lassen, auch weder am Rhein noch sonst an andern Schiffbaren Strömen in Heiligen Römischen Reich keine armirte Schiffe/ Ausleger/ Licenten, noch andere ungewöhnliche Exactionen, oder was sonst zur Sperr- und Verhinderung der Commerciën vornehmlich aber denen Rheinischen und andern Churfürsten des Heiligen Römischen Reichs zu Schaden, und Schmälerung ihres hohen Regals gerechtig ist, verstaten oder zulassen.

Es haben auch diese Nothwendigkeit der Zoll-Verminderungen unterschiedliche Potentaten, und vornehme teutsche Reichs-Fürsten schon längst bey sich erwogen und gültig seyn lassen, wie dann schon vor mehr als hundert Jahren Chur-Brandenburg, samt dem Herzog von Mecklenburg, und der Stadt Hamburg mit Kayser Rudolpho, einen Vergleich wegen Verminderung der Elb-Zölle getroffen, und der in Gott ruhende Preißwürdige Herzog von Lüneburg Georg Wilhelm, veranlaßte auff der Klagenden Elb-Fahrer ihr Anbringen, daß sie so gar sehr mit denen Zöllen auff diesen Strom übernommen würden, An. 1685. den 23. Maji zu Lenzen eine Zusammenkunft Chur-Brandenburgischer, Herzoglich Braunschweigisch-Lüneburgischer und Mecklenburgischer, wie auch Hamburgischer Deputatorum, in welcher provisionaliter ein Punctations-Recess folget: des Inhalts aufgesetzt worden, daß in solchen der An. 1672. wegen des Elb-Commerciü zu Hamburg errichtete Reccell pro Fundamento bleiben, und würcklich eine gewisse Moderation der Elb-Zölle, Abschaffung der Unordnungen bey denen Zoll-Städten, Publicirung gedruckter und bey jedem Zoll-Comptoir auffzuhängender Zoll-Rollen, Besserung der Ufer, und Hinwegräumung aller Hindernissen, samt andern nützlichen Veranstellungen mehr solten vorgenommen werden, ob nun wohl die meiste dieser Puncten zu keinen Effect gekommen/ und auch die deßfalls An. 1711. auff's neue zu Lenzen angestellte Conferenz fruchtlos abgelauffen, so ist doch darumb die Hoffnung noch nicht ganz verschwunden, daß es nicht ins künfftige sonderlich wann Teutschland einmahl

zu einen beständigen Frieden gelangen sollte, geschehen werde, Seine jetzt gloriwürdigst regierende Kayserl. Majestät, unser allerdurchleuchtigster Carolus, dessen Regierung dem ganzen Römischen Reich, und sonderlich auch dessen Commerciis, viele Jahre hinaus beglücket seyn müsse, machen hierzu zum wenigsten schon einen vortrefflichen Anfang, durch die Ihrer Wienerischen Orientalischen Commerciens-Compagnie ertheilte grosse Privilegia, unter welchen die Zoll-Verminderungen und theils Orten gar erlassene, nicht die geringsten seyn, also daß auch der daraus entspringende Nutzen sich durch täglich vergrößerenden Anwachs dieser Compagnie, und ihrer in grossen Flor kommenden freyen See-Häven an den Adriatischen Meer von Tag zu Tag, je länger je mehr zeigt, selbst auch Dero in Gott ruhende Here Vater und Bruder Kayser Leopoldus und Josephus, gloriwürdigster Gedächtnisse haben zu unterschiedlichen mahlen denen frembden Wein-Händlern in Oesterreich die Zollfreye Ausfuhr solcher Weine ertheilet, und An. 1699. wurde einen gewissen Engelländer, welcher seines Landes Lächer durch Oesterreich nach der Türckey, und wiederum die Türckische Seide zurück durch die Kayserliche Erb-Länder nach Teutschland führen wolte, eine vollkommene Zoll-Freyheit darzu von der Kayserlichen Hoff-Cammer eingewilliget.

Dergleichen Moderation und Nachlaß müste auch bey neuen Wasser-Fahrten seyn, wenn man solche in Aufnehmen bringen wolte, man siehet ja dermahl schon, wie arme geplagte Fuhr-Leute, umb ein oder andern beschwerlichen Geleits- oder Brücken-Zoll zu entgehen, Ein oder Zwey Meil umfahren, und die vormahl gebaute Land-Strasse zu des Ararii und der Anwohner Schwaden und Nahrung-Abgang, leer und unbefahren liegen lassen, ein solches würde auch mit neuen Wasser-Fahrten geschehen, wann man die vorher Schiffende anstatt der neu zu eröffnenden Commodität, mit neuer Belastung beschweren wolte, zwar müssen allezeit Zölle bleiben, und dem Kayser gegeben werden, was des Kayfers ist, aber solche müssen nicht so übermäßig seyn, daß auch in Kayserl. Wahl-Capitulationen die Héchstebl. Reichs-Stände mit ihren allerhöchsten Ober-Haupt sich umb Linderung derselben, (wie insonderheit wegen der Rheinischen Zölle geschehen,) verbinden müssen, oder daß solche vor die Commercia aus einem Lande vertreiben, und selbigen neue Ausflüsse und Durchbrüche, wie vielmahl bey gestamnten und gehemmtten Wasser geschiehet, zu suchen Anlaß geben, solcher Gestalt verlohre ein berühmter See-Haven, seine vormahlige nützliche Frequenz, als man die daseibst einlaufende fremde Schiffe mit einem so genantten Last-Geid (welches

fast.



fast eben das, was vormahls in Frankreich das Faß-Geld gewesen,) beschwehren wolte, also daß bisz auff den heutigen Tag, ob dieser unzeitige Zoll gleich wieder auffgehoben worden, besagter See-Haven daran zu verdauern hat, zehen mahl besser ist, man nehme wenig Zoll, und daß solcher offft komme, als daß man mit einmahl die Henne mit denen Küchlein auffzebet, und sind dieses wohl die sicherste Auflagen, wann nicht bloß allein das Erarium sondern auch die Einwohner bereichert werden, welches aber in allen Landen geschieht, wo große Commercias seyn, wie wir solches an den schon so offft erwehnten florissanten Kayserthum China sehen, in welchen wie die Jesuiten Martini und Le Comte in ihren Reise-Beschreibungen melden, auff den großen zweyhundert Meilwegs langen Canal mehr nicht als drey kleine Zölle seyn, die doch wegen der Menge der vorbey gehenden Schiffe so viel eintragen, daß nicht allein der Kayser etliche Millionen Intraden davon in seine Cammer ziehet, sondern auch der Canal samt seinen Schleusen-Bau davon kan unterhalten werden. Gleicher Gestalt würden es auch Holland und Engelland mit ihren Commerciis nimmermehr so weit gebracht haben, wann die Lands-Beschwerden nicht vielmehr auff andere Dinge als auff die Commercias wären geleyet worden.

Die große vermeynte Sumptus welche den Anfang, Fortgang und Bestand eines neu-eröffneten Schiff-Fahrts-Werck hindern möchten, seynd ebenfalls durch Menage in vielen Stücken, sonderlich derjenigen Personen die man zu den Bau und Anlegung desselben, folglich auch zu der Direction und Aufsicht darüber, bisz anhero überflüssig gebraucht zu ersparen, dann ob gleich mehrmahls wo dergleichen öffentliche Land- und Stadt-Gebäu in Vorschlag seyn, die Menge der darzu angenommenen Directorum, Ober- und Unter-Commisariorum, item der Werck- und Bau-Meister, der Ingenieurs und Aufseher, ferner der besoldeten Werck-Zimmer- und Mauer-Leute, der Hauptleute, Verwalter, Buchhalter, Einnehmer, Cassirer, Secretarium, Schreibern und Uber-Reuter, und so auch der gemeinen Tagelöhner und Arbeiter bey den Bau selbst, nach Vollbringung desselben aber, der Zöllner und Schleusen-Meister, der Graben-Vögte, der Kunst-Wasser-Meister, und wie alle solche Officianten mehr Nahmen haben möchten, übermäßig groß ist, so lassen sich doch alle dieselbe, sonderlich was die Ober-Officianten betrifft, in eine geringere Zahl einschließen, wann man nehmlich wey drey oder mehr Officia bey dem Bau einer Person giebet, undahne nur dafür seine ordentliche sonst bey einer Charge gehabt Besoldung reiche, also könnte der Baumeister

ein solcher Mann seyn, der zugleich Director, Ingenieur und Aufseher, ja gar Zimmer- und Maur-Meister wäre, da zumahl heutiges Tags diese beyde Handwerker solche Leute unter sich haben, welche in Civil- und Public- auch einige gar in Fortifications-Gebäuden, (massen der Welt-beruffene Französische General-Ingenieur Vauban, anfänglich selbst ein Maur-Meister und so auch der berühmte Obrist-Lieutenant Lambert Lambion gewesen,) den besten Ingenieur nicht weichen dürffen.

Das Commissariat und Schreiberey und was sonst mehr von der Feder dependiret, könnte ebenfalls von ein oder zwey Personen an statt vieler verrichtet werden, oder da deren mehr nöthig wären, und man die Ausgaben doch menagiren wolte, müsten solche Leute die ohne dem in des Landes-Diensten schon wären, und die Arbeit *ex officio* zuthun schuldig seyn, darzu genommen werden.

Wann man auch den District eines zu ziehenden Grabens, der jenigen Provinz durch welche er gehen solte, bis an ihre Gränge zu verfertigen, gegen gewisse Emolumenta und Nuzungen die man derselben dafür wolte zu kommen lassen, aufstrüge, würde von mancher solches zu Dank angenommen, und unter ihren Einwohnern an Städten, Flecken und Dörffern, Ritter-Sitzen und Adlichen Gütern, auch Theils Geistliche selbst nicht ausgenommen, die Unkosten so repartirt und eingetheilet werden, daß das projectirte Werk bald zum Effect kommen solte.

Und was möchte nicht auch von ganzen Societäten und Collegiis wann selbige ein solches Werk unternehmen wolten, zu hoffen seyn, was vor Menage könnte nicht in denen Bau-Materialien gesucht werden, wie vielerley Mittel sind nicht sonst übrig die Sumptus ohne Beschwerung des Landes aufzubringen, wann nur einmahl die ernstliche Resolution das Werk anzufangen gefasset worden.

Vogemont in seinen oft angezogenen Werk von Schiffreichmachung teutscher Flüsse, erbot sich die Ausführung derselben an gewissen Districten der Oder, Elbe, Moldau und der March auff seine Kosten zu unternehmen, wann ihm und seinen Gehülffen zwanzig Jahr lang in denen Kayserl. Erb-Ländern (1.) das Privilegium daß niemand seine Inventiones und neu-erfundene Maschinen solte nach machen dürffen, gegeben, und (2.) von denen Kauffleuten ein gewisser Beytrag würde gewilliget werden, der alsdann darinnen bestehen solte, daß entweder alle vorbey fahrende Schiffe etwas vor die gemacht oder noch zu machende Arbeit beysteuern müsten, oder daß man die Schiffe von

von der Gesellschaft, umb die Kauffmanns Güter (wenigstens der fremden Kauffleute damit zu überbringen) zu gebrauchen, schuldig seyn sollte, das erste erhielt er von seiner in Gott ruhenden Kayserl. Majestät Josepho I. gloriwürdigster Gedächtniß, mit dem andern aber nehmlich den Jure Vecturæ kam es nicht zum Stande, und schreibt er daß allerhöchst gedachter Jhro Kayserl. Majest. unverhoffter Todes-Fall, daran Ursach gewesen sey, vielleicht aber auch daß dieses sein Begehren, von denen hohen Kayserl. Herren Ministris als ein von grosser Folge seyndes, und das Commercium beschwerendes Werck angesehen, und dannenhero zu resolviren verzogen worden, weil zumahl die Neurungen in Commercien-Sachen bald angefangen, aber vielmahls auch mit Schaden und Spott geendiget werden.

Die zu befürchtende Mißgunst bey Ausländern, sonderlich aber bey Benachbarten, müste auch eine so gute Unternehmung nicht hindern, dann ein jedes Land ist sich selbst die nächste Treue schuldig, und wer sich seines befugten Rechdens gebraucht, der thut niemand kein Unrecht, es wird ohne deme von allen Land- und Stadt-Obrigkeiten präsumirt, daß sie der ibrigen Bestes und Auffnahm auff alle Weise und Wege suchen, und sonderlich des Landes Commercias zu befördern, keinen Vortheil aus den Händen lassen, hierzu können auch Freund-nachbarliche Remonstrations und Versicherungen, wie auch öffentliche Publicat:ones kommen, daß dergleichen neu gemachte Canäle, eben wie die öffentliche Land-Strassen, gemeinnützlich vor Ein- und Ausheimische was den Gebrauch derselben betrifft, seyn sollten, da dann wann solches geschieht, alle diejenige denen daran gelegen, daß solcher Gestalt die Kauffmanns-Güter eher und wohlfeiler von einem Ort zum andern geschaffet werden können, gar wohl zufrieden, und dem Werck mehr beförderlich als hinderlich seyn werden. Da auch etwan von Privatis und Einheimischen, sonderlich denen zur Intendance über die Wasser-Fahrten, Canal-Schleußen, und Dämmen-Bau bestellten Reich-Greven Land- und Stadt-Bau-Meistern, eines, sich mit einer guten Invention angehenden Privati sein Underingen aus Mißgunst verkleinert, unterschlagen und nicht recommendiret würde, so müste eines Lands oder Republic Obrigkeit selber die Mühe nehmen, die Untersuchung solcher Projectorum zu thun, oder doch unpartheische Commissarios zu deren Examinirung niedersehen, und alsdann nach Gutbefinden dieselbe ins Werck richten lassen, weil allezeit nach dem gemeinen Sprichwort viel Augen besser als eines sehen, und zuweilen eines schlechten Manns sein Rath mehr als vieler Hochangesehener in dergleichen Fällen zuträglich ist, wie  
man

man dann hiervon sonderlich in Durchbrüchen der Dämme unterschiedliche Exempla anführen könnte.

Der Unverstand und die Unwissenheit zu guten Unternehmungen, wird denen, die Menschen seyn wollen, ebenfalls durch vernünftige Rationes, was dergleichen neu angelegte Schiff-Fahrten anderwärts vor Nutzen geschaffet haben, und wie ein solches auch dieser Orten allerdings zu hoffen sey, gänzlich benommen, und müste der ein Feind des Vaterlandes, oder gar des Menschlichen Geschlechts seyn, der, wann demselben etwas zu guten geschehen könnte, seine Einwilligung Rath und Beyhülffe darzu, so viel als von ihm erfordert wird, nicht geben sollte.

Das vorgeschützte Unvermögen, zu einer gemein nützigen Unternehmung ist gar von keiner Erheblichkeit, wann solche Unternehmung nur auff vernünftigen Grund-Sätzen, und solchen Absichten beruhet, welche über den politischen Horizont unsers Etats nicht steigen, und auch bis auff die bloße Ausführungs-Mittel, die übrige Antreibungen, nehmlich die Convenienz, und das Recht, so man darzu hat, einander gleich seyn, nur ist dabey zu bemerken, daß was bis hieher von armen Staaten und Gemeinen durch Lotterien, und Collecten hat wollen ins Werck gerichtet werden, viel zu mißlich und verdrüßlich sey, als daß man demselben (wann man sich anders auff andere Weise helfen kan,) nachahmen sollte.

Da man auch die schlechte Harmonie und Freundschaft anderer Nationen, sonderlich bey Kriegs-Zeiten scheuen, und deshalb etwan an der Unternehmung zweiffelhaftig werden wolte, so ist dieses ebenfalls ein Punct, der grossen Abfall leidet, dann entweder ist andern Nationen, oder Staaten an unserer Wasser-Fahrt mit gelegen oder nicht, geschiehet das Erste, so müssen sie solches auch in Kriegs-Zeiten wohl unperturbirt lassen, wie wir dessen bey der See-Fahrt genugsame Präjudicia haben, da die streitende Partheyen zu Land und Wasser sich brav herum geschlagen, denen Kaufffahrdey-Schiffen aber indessen vor Geld, und weil ihren Unterthanen an der Zufuhr selbst gelegen war, Pässe zukommen lassen, wäre aber solches nicht, so continniret man doch die Fahrt in unsren Lande so lang und weit, als man dieselbe zu behaupten, und Gefahr frey zu stellen, vermögend ist.

Endlich so ist bey allen solchen neuen Unternehmungen die gröste politische Absicht *Salus publica*, oder das gemeine Beste, und daß wann man von Frembden oder Nachbarn gute Policy- und Commerciën-Vnsialten sehe, man denenselbigen nachzuahmen keinen Moment Zeit verliere, weil in solchen  
und

und allen Fällen, das Recht vor die Wachende und nicht vor die Schlafende ist, die Gelegenheit Gutes zu stiften, ist bald vorbei, und kommet so leicht nicht wieder, anbey wird auch von allen vernünftigen Landes-Obzirkeln præsumiret, daß sie nichts unbefugtes, einen andern zum Tort oder Nachtheil, oder mit dessen grossen Widerwillen, öffentlicher Contradiction und Wieder-Spruch, oder gar zu merklicher Verletzung seines Intresse thut werden, weil solches gemeinlich verdriessliche Suiten aus dem Wieder-Vergeltungs-Recht nach sich zu ziehen pfeget, deren man hernach gern überhoben wäre, wann man anders nicht gar durch das Recht, oder die Wasser gezwungen seyn will, alles in vorigen Stand wieder zu setzen, und die aufgewendete Unkosten zu verlichren, was hingegen mit Recht und guter Befugniß geschehen kan, da muß man nicht zaghaftig seyn, sondern von des Nachbarn der sich etwan dadurch gerühret befinden möchte, seiner Equanimität verhoffen, daß wann er künftigt das (zu unserer Unterthanen Besten abgezieltes) neue Werck tieffer eingesehen, er eine so Landes-Väterliche Vorsorge loben, und auch seines Orts zu befördern nicht unterlassen werde.

Und hiemit vermeynen wir auch diesen Capitel von Begräumung aller von der Natur und deren Zufällen, wie auch von Menschen (der Ausübung einer neu zu eröffnenden Schiff-Fahrt) in Weg gelegten Hindernissen, ein Genügen gethan zu haben.

## Cap. V.

Von dem Recht der Inländischen Wasser-Fahrten, so wohl auff Flüssen, als auff gezogenen Gräben oder Canälen, und denen darzu gemachten Schleusen, wie auch anderen solche Fahrten entweder beförderenden oder verhindernden Dingen.



Als erste unter diese Rubric gehörende Recht ist unstreitig die Niederlag oder Stapel-Gerechtigkeit, welcher dieser oder jener Ort der vorbei gehenden Schiffe und Waaren halber sich zueignet, auch etwan in Deroseiben Ausübung von undencklichen Jahren her schon in Possessione ist, also hat die Stadt Franckfurt an der Oder, wie Herr Beck-

mann schreibt, ihre wohlhergebrachte Niederlags-Gerechtigkeit von Alters her, wie dann schon Churfürst Johannes zu seiner Zeit, nemlich An. 1253. von solcher als von einer lang gewesenen Sache redet, und daß selche nicht anderwärts hin verleget werden solte, die Stadt versichert, Volumus etiam seynd hiervon seine Worte, ut Depositio mercium quæ in vulgari Niederlage dicitur, apud ipsam Civitatem maneat, alias nullatenus transferenda, wobey noch weiter anzuführen, daß zu Zeiten Königs Uladislai in Böhmen, und Churfürstens Joachimi I. An. 1510. Mittwochs nach Martini, zwischen der Stadt Breslau und dieser Stadt, des Inhalts ein absonderlicher Vergleich auffgerichtet worden, dergestalt, daß kein Kauffmann, Kramer oder Fuhrmann, die ihre Kauffmannschaft und Nahrung aus Polen, Neussen, Preußen, Litthauen, Moscau, oder aus andern Ländern und ausländischen Nationen pflegen zu suchen, mit ihren Waaren/ Gütern und Kauffmannschaften nicht weiter/ dann bey uns biß gen Breslau, oder gen Franckfurt an die Oder handeln und führen, dergleichen keiner von denenselbigen aus Deutschen, Welschen, oder Niederlanden förderhin, dann bey uns reisen, ziehen oder ihre Nahrung zu suchen sürnehmen sollen/ bey Verlust aller ihrer Kauffmanns- und anderer Güter, auch ihrer Waaren, die alsdann bey ihnen gefunden werden, &c.

Dieses Privilegium ist hernach der Stadt Franckfurt wegen der Land-Fuhren An. 1512. von Churfürst Joachimo I. und An. 1643. von Churfürst Friderich Wilhelm confirmiret worden, daß nemlich alle und jede Heer-Strassen und Wege an beyden Seiten der Oder aus Böhmen, Schlesiens, Lausitz, und wo sie hergehen, wann sie mit Kauffmanns-Gütern gebraucht und befahren werden, unumbgänglich auff die Stadt Franckfurt an der Oder hin, und zurück, zu/ und von dar aus erst hinwieder wann sie die Niederlags-Gerechtigkeit gehalten, so weit sie in Pomern oder Polen fahren wollen, auff Cüstrin und so fort auff die neue Marck gehen solten, &c. wie hiervon ein mehres in des Schönborneri Tractat von Beschiffung des Oder-Stroms, ingleichen des Kayserl. Cammer-Procuratoris D. Stephani Anno 1597. gegebenes weitläufftiges Consilium, die Oder-Schiff-Fahrt betreffend, und auch anderer mehr (welche in der neuen Edition des Henelii Siliographiæ mit allen Rationibus dubitandi & decidendi, recensiret worden) zu ersichen seyn.

Welcher Gestalt es seiter dem jüngsten zwischen der Cron Schweden, und den König in Preußen getroffenen Irleden-Schluß, und da diesen letztern die

Die Stadt Stettin samt einen andern grossen District Erb- und Eigenthümlich überlassen und abgetreten worden, wegen der Oder-Fahrt eine ganz andere Bewandniß bekommen habe, und wie die Freyheit solcher Fahrt in gewissen Theilen beyderseits Unterthanen gemein gelassen, gewisser massen auch restringiret, und limitiret worden, solches ist aus dem, zwischen beyden hohen Puissancen An. 1720. den 21. Januarii errichteten Friedens-Instrument Art. 12. folgender massen zu ersehen: Damit auch das Commercium und die Schiff-Fahrt sämtlicher Ringesessenen und Einwohner in den Herzogthum Pommern, so wohl Königl. Schwedischen Antheils, als an Seiner Königl. Majestät in Preussen, anjertzo cedirten Districts, und darinn befindliche Städte und Dörffern bestmöglichs befördere, und allen deßfalls entstehenden Difficultäten und Incommoditäten in Zeiten nachdrücklichs möge vorgebauet werden, so haben beyderseits hohe Compaciscenten sich dahin verglichen, und hiemit verabredet, daß der Pehne-Ström auff vorherührte Art, die Gränge mache, gemeinschaffelich verbleibe, und daß weder auf dieß noch jenseit der Pehne auf besagten Ström, und andern darein fließenden Wassern einige neue Dölle oder Imposten auffgerichtet, noch die alte vermehret, sondern in allen wie es vor alten Zeiten, und vor diesen letztern Krieg gewesen, unverbrüchlich soll gelassen und gehalten werden, so daß die Schiff-Fahrt und das Commercium auf keine Weise gehemmet werden möge, es behalten auch die Königl. Preussische Unterthanen für ihre kommende und gehende Schiffe, gleich allen andern frembden den freyen und ungehinderten Gebrauch des Havers Grünshwart, umb sich dorthin zu retiriren, und mögen sie sich daselbst ungehindert auffhalten, so lang die Nothdurfft es erfordert, ohne daß sie dafür einige Onera weder daselbst noch beym Ruden abzuführen gehalten seyn solten, nachdem sie einmahl die vor diesen Krieg gewöhnliche Aufzlagen in Wolgast erleget, deßgleichen sollen auch die Königlich Schwedische Pommerische Unterthanen eine ebenmäßige Freyheit in denen locis cessis, und dort gelegenen Haven, Küsten und Wässern zu genießsen haben, Seine Königl. Majestät in Preussen wollen auch den Holz- und Lichen-Handel, den die Cron Schweden und Dero Unterthanen vorhin in Pommern, und andern Königlich Preussischen Orten getrieben, keineswegs hemmen, sondern solchen bestens favorisiren, die Königl. Schwedische Unterthanen auch so wohl in dieser, als

allen andern Handlungen, es sey auf der Oder, oder Warthe-Strom, als Gentem amicissimam handhaben, auch diesen Strom so breit und offen lassen daß die Flöße und Schiff-Fahrt dadurch keine Hinderniß leiden können.

In der Königl. Schwedischen Declaration über einige Articulos dieses Friedens-Schluß, und zwar Art. 2. ist zu lesen: Daß die, in dem dritten Articul des solennen Friedens-Tractat von beyden Seiten stipulirte Communion des Pehne-Stroms, von den Ort ihren Anfang nehme, da der eine Theil auf der einen und der andere Theil auf der andern Seiten des Stroms die Ufer besitzen, wo aber der eine Theil beyde Ufer besitzt, diese Gemeinschaft auffhöre, diese Communion auch an sich selbst keinem Theil an seinen Rechten nachtheilig seyn/ noch auf etwas weiters extendiret werden soll, als auf den gemeinschaffelichen Gebrauch des Wassers zur Schiff-Fahrt, im übrigen wird die Hoheit und Jurisdiction des Stroms zwischen beyden Herrschafften dergestalt getheilet, daß der eine auf seiner Seite, und der andere ebenfalls auf der seinigigen selbige genießet und exerciret.

In Deutschland haben die Städte Speyer, Maynz und Cölln am Rhein, Trier an der Mosel, Regensburg, Ingolstadt und Passau an der Donau, Dresden, Magdeburg, und Hamburg an der Elb/ Bremen an der Weser, die Stapel-Gerechtigkeit, wovon zu lesen Lehman in seiner Spenrischen Chronic. lib. 4. c. 22. Boxhorn in Theatro Hollandiz, Loecenius de Jure maritimo lib. 1. c. 10. Stypmann in einem gleichen Tractat lib. 3. Marquard. de Jure Commerc. lib. 2. c. 6. Leuber Disquis. de Stapul. Magdeb. Schottelius de Jurib. sing. Germ. c. 26. Strauch de Imperio Maris c. 7. Ziegler. de Jure Commerc. Ahasv. Fritschius de Nundinis c. 10. und andere mehr, ingleichen hin und wider unsere über die Commercia herausgegebene Tractaten, in welchen von dem Stapel-Recht ausführlich gehandelt wird.

Die Stadt Dordrecht in Holland hat die Stapel-Gerechtigkeit über alle den Rhein und die Maas herunter kommende Weine, und andere Güter, also daß die Schiffe daselbst müssen ausladen, Zoll von ihren Waaren bezahlen, und wann solche Güter alsdann weiter verführet werden sollen, solches mit Dordrechtischen und keinen frembden Schiffen geschehen muß, welcher Punct auch in andern Ländern gleich wie mit denen Posten und Post-Stationibus zu Land, also auch mit der Rivier- und Canal-Fahrt gar genau obfer-



observiret wird, daß nemlich wo eines Landes-Herrn oder Stadt ihr Territorium angehet, solche daselbst auch die frembde Posten und Schiffer annehmen, und ihre mitbringende Briefe und Güter, alsdann weiter durch ihre eigene Leute an Posthaltern, Schiff- und Fuhr-Leuten bringen läßt, wiewohl auch gewisse Umstände sich finden, umb welcher willen von dergleichen Rechten und Gewohnheiten ganz oder zum Theil abgegangen wird, also passiren die Kayserl. Reichs-Posten, directè durch unterschiedlicher Reichs-Fürsten Länder, werden auch vieler Orten daselbst, durch von Alters her etablirte Reichs-Postmeister und Posthalter spediret, denen schwer beladenen Fracht-Wagen wird auch durch keines Chur- oder Reichs-Fürsten Territorium die Durchfahrt von einen frembden Ort her, nach einen frembden Ort hin, versaget, wann solche nur ihr Geleits-Weg, Zoll-Brücken- oder Passage-Geld bezahlen, weil es sonst gar seltsam umb die Handlung aussehen würde, wann schwere Kauffmanns- und Fracht-Güter bey Betretung eines jeden neuen Territorii ab- und wieder aufgeladen, und durch neue Fuhr-Leut weiter fortgeführt werden solten, welches zwar mit einem Felleisen voll leichter Briefe, aber nicht mit ganzen Plaustris, oder schwer beladenen Fracht-Wagen angehet, dafür sich die ein- und ausländische Kauffmannschafft ziemlich bedanken würde, und thut sich manche Fürstliche Cammer, manches Land, Stadt und Republic ohnedem schon genug Schaden an ihren Einkünfften, noch mehr aber denen gemeinen Commerciis, daß sie die Heer-Straßen so und nicht anders von denen Reisenden und Fuhr-Leuten gehalten wissen wolten, damit nur auff solchen die daselbst angelegte Zoll- und Geleits-Städte berühret, und die dabey fallende Intraden nicht geschmälert, auch das dieser oder jener Stadt verliehene Stapel-Recht exerciret werden möge, nun ist zwar beydes sehr gut, wann cætera paria seyn, das ist wann hohe Landes-Obriegkeiten, zum Behuf und Beforderung der Reisenden, und auch der Commerciens, viele Kosten auff die Unterhaltung solcher öffentlicher Land- und Heer-Straßen, Brücken, Dämme/ Ufer und Canäle wenden, und dannenhero billich auch die Ergöghlichkeit des Zoll-Geleits-Wegs- oder Brücken-Gelds genießen, item wann sie von langen undendlichen Jahren her von Kaysern, Königen, Chur- und Landes-Fürsten mit dergleichen Freyheit, hohen privilegirten Heer- und Landes-Straßen begabet, und diejenige die sich deren bedienen solten, doch etwan umb ein weniges Zoll- oder Geleits-Geld zu ersparen, neue Schleiff- und Schlupff-Wege suchen, und die rechte Heer-Straße verlassen, oder einen mit Stapel-Berechtigkeit versehenen Ort, dessen

Einwohner vielmahls der Zufuhr der Waaren so groß nöthig als andere haben, muthwillig vorbeÿ und umbfahren wolten, in welchem Fall wieder dergleichen Ubertreter billich mit der darauß gesetzten Straff verfahren wird, welche jedoch auch mäßig, und nicht durch Confiscirung Pferd und Wagens, Schiff und Güter, all zu rigoros seyn soll, geschiehet es aber doch, so muß man solches niemahls denen Landes-Herren, sondern allezeit denen hin und wieder eigennütigen Gewissen-losen/ und ihrer Authorität mißbrauchenden/ folglich die Commercias eines Landes deteriorirenden Christen- und Jüden-Zöllnern, sie seyn gleich Pächter oder Administratores, zuschreiben.

Wo aber hingegen die bißhero gewöhnlich gewesene Heer- und Landstraßen, Brücken, Dämme, Ufer und Canäle, Flüsse und Häven nicht gebührendermaßen in brauchbaren Stand unterhalten werden, wo man die Zoll und Geleits-Gelder täglich steigert und erhöhet, Fuhr- und Schiff-Leute nicht gebührend, oder zu rechter Zeit expediret, dieselbe chicamiret, und wann sie nicht der Zöllner und Zoll-Schreiber Hände versilbern wollen, ihnen allerhand Hindernißen in Weg streuet, ihr wenigcs Versehen und Verbrechen hoch auffmüset, und auf das ärgste bey denen Ober-Zoll-Aemtern anbringt, darüber wiedrige und unproportionirte Geld-Straffen, oder wohl gar gängliche Confiscationes der Wagen, Schiff und Güter dictirende Urtheile auswürket.

Ingleichen wo man nicht Egard auf die veränderte Conjuncturen und Zeiten hat, bey eines gemeinen Wesens vergeringerten und von der vorigen Herrlichkeit sehr herunter gekommenen Zustands, doch die alten Jura, die vor 2. biß 300. Jahren gemacht worden, noch ausgeübet und obfirciret haben will, da doch die ieszigen Zeiten ein ganz anders erfordern, wie solches in einer weitläufftigen Deduction in unserer Ersten Fortsetzung der Fragen über die Kauffmannschafft Quäst. XI. p. 238. (wie weit die Frembden in einer Handels-Stadt, nebst denen Bürgern zur Kauffmannschafft zu- und deren Güter gegen Erlegung des gebührenden Zolls durchführen zu lassen, der Stadt zuträglich sey, auch wie insonderheit dasjenige Gesetz zu verstehen, daß Gast mit Gast nicht handeln soll,) ausführlich bewiesen worden.

Ferner wann durch Monopolia oder Verpachtungen dergleichen Passagen in solche Hände gerathen, welche unerachtet, des hierunter leidenden freyen Commercii, denenselben einen Zwang anlegen, und alles nach ihrer Caprice eingerichtet wissen, oder was brevi manu geschehen kan, durch grosse Umschweiffe extorquiret und erzwungen haben wollen, da gehet dann gemeinlich eine Veränderung über die andere vor, und suchet sodann billig ein jeder

Landes-Herr, und auch ein jeder Privatus, er sey Kauff-Fuhr- oder Schiffmann sein u. der Seinigen bestes, neue Wege und Passagen, welche kürzer, commodor und wohlfeiler an Zöllen, Geleits-Geldern und Zehrungen, als die vorigen seyn auffzufinden. Er ist auch in solchen nicht zu verdencken, sintemahl ein jeder sich selbst die nächste Treu schuldig, eine jede Lands-Obrigkeit aber gehalten ist, die Handels-Vorthelle und Hülffe, welche sie ihren Untertanen auff eingebrachte Klagen und Demonstrationes, in und aufferhalb Lands, directe und indirecte procuriren kan, nicht aus der Acht zu lassen. Hieraus wird denen welchen darüber etwas abgehen möchte, dieses zur Lehre gegeben, daß ohne dringende Ursachen, in Commerciën-Sachen keine Neurungen anzufangen, daß die Connexion unsrer Commerciën mit denen ausländischen jederzeit wohl vor Augen zu haben, zu gewissen Zeiten auch von denen Coniuncturen und Foiblesse eines nah oder fern entlegenen Staats zu profitiren, doch dabey auch die besorgliche Suite nicht unüberleget zu lassen sey. Ingleichen daß gleich wie mehrmahls das höchste Recht, das größte Unrecht ist, also auch der zuweilige Abgang von den vor sich habenden Recht, (sonderlich wann die gegenwärtige Zeiten ein anders erfordern,) ein Stück der Klugheit und des Gewinns könne genennet werden.

Es wird aber das Stapel-Recht im Römischen Reich von unmittelbaren Reichs-Ständen und Städten, immediate von dem Römischen Kayser, von mittelbaren Ständen und Städten aber, welche einen Landes-Fürsten unterworfen seyn, mediate durch dieses seine Intercession gleichfalls von dem Kayser oder Römischen Könige erlanget, wie dann daher allezeit Tenor Concessionis & Privilegii (welcher maßen ein oder das andere concedirt oder reservirt worden) muß angesehen werden. Also hat die Stadt Breslar ihre Niederlags-Gerechtigkeit vom König Vladislao An. 1511. den 12. Februar. Die Stadt Speyer ihre Staffel-Gerechtigkeit von Kayser Heinricho, Franckfurt am Mayn von Kayser Friderico II. Ludovico Bavaro, Carolo IV. Wenceslao und andern folgenden erhalten, Kayser Constantinus gab der Stadt Arelat Stapel- und Markt-Gerechtigkeit, Kayser Carolus Magnus denen Maynkern, Hamburg hat sein Stapel-Recht und Niederlage ex speciali concessionem Imp. Caroli IV. und Friderici III. Dresden die Königlich Churfürstliche Residenz-Stadt von Kayser Friderico III. An. 1443. und hierauff die speciale Niederlags-Gerechtigkeit über die nach Böhmen gehende, und von dar wieder herkommende Waaren, von ihren Churfürsten Friderico II. An. 1455. erhalten, Franckfurt an der Oder ist immediate von Kaysern und

Königen privilegirt, und so auch die Stadt Leipzig, auff welche das von Merseburg und Halle genommene Jus Geranii & Stapulæ, und zwar durch ihres Landes-Fürsten Beförderung wie Schottelius ex Relatione des Tobias Heydenreichs seiner Leipziger Chronica gedencket, verleget worden.

Zu Zeiten der Fränckischen Könige und Kayser Regierung, wurden die beschwerliche mannigfaltige Zölle, damit die Römer alle Land bedrängte, erschöpft und erarmet hatten, abgestellt, und behielt man allein den Brücken- und Staffel-Zoll, als des Reichs Patrimonium (wie es die Römer genannt,) desgleichen das Weg-Geld, und zwar auf solche Maß, wo man über Wasser oder Land mit Kauffmannschaft auff ebenen Land gefahren, und keine Brückenfurt oder anders berühret, welche denen Hanthierenden zu Nutz und statten gekommen wären, daselbst hat man weder Zoll-Stätte aufrichten, noch zollen dürfen, bloß allein hat man zu Erhaltung der Strassen und Pflaster ein Weg-Geld gegeben, so man Transituram genennet, wo man aber über Brücken über Wasser, oder auf bösen Wegen über Land gefahren, oder auch mit Schiffen an gewisse Staffel-Städte kommen, die Waaren daselbst aus- oder eingeladen, gekauft oder verkauft, daselbst haben die Könige ihre Zoll-Städte gehalten, wie hievon mit mehrern Maxim. à Faust Class. 2. Cont. 10. Observ. 68. zu sehen ist.

In unserer neu zu eröffnenden Wasser-Fahrt möchte man in reiffer Überlegung dieses allen, vornehmlich dahin sehen, ob diejenige Städte, vor welche die Fahrt vorbeÿ gehen muß, Zoll-Stapel-Niederlag- oder Kran-Gerechtigkeit von Alters her haben, das ist ob die vorbeÿ kommende Schiffe daselbst allein anlegen, und von ihrer einhabenden Ladung den Zoll bezahlen müssen, wie solches von denen, den Rhein, Elbe, Donau, und Oder &c. hinunter gehenden Schiffen an denen meisten Orten geschiehet.

Oder ob sie ihre einhabende Waaren daselbst, wie zu Cölln, Mayntz, Speyer an den Rhein, und so auch auf anderer Flüsse ihren Stapel-Städten ausladen, selbige daselbst ins Kauff-Haus führen, darinnen niederlegen, und davon den Zoll bezahlen müssen, hierauff solche erst in derselben Stadt Schiffen wieder einladen, und weiter verführen dürfen.

Oder ob sie gar die ausgeladene und niedergelegte Waaren, etliche Tage lang vor der wieder Abfuhr erstlich denen Bürgern und Einwohnern nachmahls denen Frembden des Orts zu freyen Kauff stellen müssen, welches eigentlich Jus Nundinarum & Stapulæ genennet wird.

Und

Und endlich vierdtens, ob die Stadt Jure Emporii dergestalt berechtiget sey, daß frembde Schiffe wohl daselbst anlanden, ihre Waaren ausladen, solche aber keinen andern als Bürgern verkauffen, und mit Frembden nicht handeln mögen, wie solches Jus Emporii Hamburgense, und auch das Lübische Recht vermag, wovon die An. 1620. gedruckte Hamburgische Deduction Art. 376. 383. & seqq. zu sehen ist, auch wohl gar solche zugeführte und einmahl ausgeladene Waaren nicht wieder zurück führen dörffen, sondern solche was sie nur gelten wollen, verkauffen müssen, solte es auch mit dem größten Schaden des Eigenthümers geschehen.

Worzu wir auch noch fünfftens das Verbot keine andere als des Landes oder der Stadt Schiffe weder in zu- noch abfahren zu gebrauchen rechnen wollen, wie solches unterschiedlicher Orten theils zu der Handlung und des Landes Nutzen, theils auch zu dessen Schaden schon eingeführet worden.

Was das Erste nemlich die blossie Zoll-Gerechtigkeit und das Anlanden der Schiffe, umb solcher ein Genügen zu thun, betrifft, so ist schon davon, (wie nemlich dieses Jus mit Moderation auszuüben sey,) Meldung geschehen, und lieget wegen des Gegentheils die in schlechter Renommée stehende Rhein-Fahrt an den Tag, da viele Provinzian ihre Waaren wohlfeiler zur Nchß über Land anschaffen können, als daß sie sich dieses zum Menschlichen Gebrauch von Gott verordneten Flusses mit Nutzen solten bedienen mögen.

Gleich also will es mit der Stapel-Gerechtigkeit gehalten seyn, daß wegen solcher dergleichen Odiosa Privilegia mehr restringirt als extendirt, mehr auf der Commerciens Erweiterung und Facilitirung als auff ihre Sperr- und Kränkung solte gesehen werden, wobey jedoch auch die dabey vorkommende Umstände nicht aus der Acht zu lassen, als wann z. E. auff- oder abfahrende Schiffe eine, von Waaren und sonderlich von Victualien entblößte Handels-Stapel-Stadt vorbehey ohne anlanden fahren, item ausländische Kauff-Leute ihrer Güter fernere Spedition (welche sonst von der vorbehey fahrenden Stapel-Stadt aus, geschehen,) andern weiter hingeleghenen Orten zu wenden, oder da die Stapel-Stadt an müßig liegenden Schiffen und Schiff-Leuten selbst einen Überfluß hätte, doch unbefugter Weise, ihre Schiffe unausgeladen behalten wolten, in solchen Fall könte eine solche Stapel-Stadt gar wohl ihr Recht exerciren, und durch den Nicht-Gebrauch solches in keine Verjähmung kommen lassen.

Wäre aber keines von diesen dreyen, so vermeyne ich könten gegen Ab-

gebung eines bündigen Reversus, sonderlich bey Mahrlosen, geringen, und von Capitalisten und reichen Kauff-Leuten entblößten Stapel-Städten gar wohl aus Begünstigung der Commerciën denen Schiffen unausgeladen weiter zu passiren, zumahl wann sie ihren gebührenden Zoll entrichtet, zugelassen werden.

Wäre es aber daß ein solcher ob wohl sonst von reichen Kauff-Leuten entblößter Stapel-Ort, zugleich auch Markt-Berechtigung hätte, und von Messen oder Jahr-Märkten berühmt wäre, da hätte allerdings die Ausübung des Stapel-Rechts statt, damit nicht wann dergleichen geladene Schiffe weiter gehen solten, die sonst auff deren Ankunfft wartende frembde Kauff-Leute betrogen, und dadurch abgeschrocket würden, ein andermahl nicht wieder zu kommen, und einen solchen Markt-Ort zu besuchen.

Mit dem *Jure Emporii*, daß nemlich kein frembder oder ankommender Gast, mit Gast oder einen andern Frembden handeln soll, hat es auch seinen Abfall, wann die Bürger und Einwohner selbst so vermögend seyn, daß sie Schiffe ausrüsten, und Waaren aus der Frembde können holen lassen, item denen zu ihren Stapel-Ort mit beladenen Schiffen und Wagen ankommenden Frembden, die Waaren so *raisonnable* abkauffen können, daß sich der frembde Verkäufer nicht nach einen frembden Käufer, oder dieser nach jenen sehnen darff, sondern beyde ihre Provision und Nothdurfft bey dem Bürger finden können, wo aber dieses cessirt, und die alten Jura doch noch von einigen wenigen Schwindelsüchtigen und eigennützigen Leuten wollen beybehalten und behauptet werden, so kan es wie man Exempla hat, leicht geschehen, daß selbige auch das neue Surrogatum vor ihre verlorne eigene Handlung, an Provision, Speditions-Gebühr, Schiff- und Wagen-Fracht, Stadt-Zoll-Boden- und Keller-Zins/ samt dem was die Gastwirthe, gemeine Handwerks- und Arbeits-Leute, sonst noch von denen frembden trafikirenden einzunehmen und zu verdienen hätten, darüber gar verlieren.

Am allcrempfindlichsten aber ist denen Ausländern einer Stadt oder Landes Verbot, daß frembde Negocianten sich keiner andern als Einländischer Schiffe zum ab- und zufahren bedienen solten, und hierauff auch fremde Fahr-Zeuge mit ungemeynen Lasten beschweret werden, und so viel auch dieses Orts von der Niederlag oder Stapel-Berechtigung.

Das Zweyte Recht ist das sogenannte Strand-Grund-Ruhe- oder Fahr-Recht, oder das *Jus acquirendi aliquid ob Naufragium*, aut ex ipso Naufragio, da der Herr eines Strandes oder Ufers, die durch Schiffbruch

bruch verunglückte, und an Strand oder Ufer geworfene Güter, als sein Eigenthum (und welche nunmehr an ihn verfallen,) behält, nach der alten harten Teutschen Redens-Art der Schiffer kan Leib und Gut verfahren, wann er Schiffbruch leidet, die Befugniß darzu will man unter die Fluß- oder See-Regalia rechnen, da auch auff 100. und mehr Meil weit dem Herren derselbigen See, Menschen/ Schiff und Güter, die darauff Schiffbrüchig worden, heimfielen, wie solches Alberic. Gentil. lib. 1. Cap. 8. Gregor. Tholoson. lib. 1. Syntagm. Jur. Cap. 3. n. 5. angeführet, und von einer gleichen Gewohnheit auff dem Rhein- und Elb- Strom Klock. de Arario lib. 2. Cap. 114. n. 13. Meldung thut, in denen alten Teutschen Geschichten auch Exempla vorhanden seyn, daß wegen Verunglückung des Schiffes, Mann und Weib, Jung und Alt, so darauff gewesen, zu Leibeigen angenommen, die Güter aber Preis gemacht worden, auch noch heutiges Tages in etlichen Strand-Ortern, Flecken und Dörffern, in öffentlichen Kirchen-Gebet, gebeten wird, daß Gott ihren Strand (verstehe durch anderer Leut Unglück) gesegnen wolle/ so ist doch dieses grausame Strand-Recht heutigs Tags fast allenthalben, wo Christliche Obrigkeiten regieren/ aufgehoben, also daß wann auch bey uns in Teutschland auff Strömen und Flüssen, ein Schiff verunglücket, die Eigenthümer desselben darumb nichts verlieren, als was ihnen das Wasser Schaden thut, und was sie etwan vor Unkosten oder Berges-Lohn aufwenden müssen, ihre zerstreute Güter wieder aufzufischen, und ans Land zu bringen.

Daß aber dieses nicht allein Christlich und billich, (indem man einem Betrübten nicht noch mehr Betrübniß machen muß,) sondern auch vieler Völkern und Civil-Rechten gemäß sey, solches beweisen wir damit, weil nach dem Römischen Gesezen derjenige, der sich an Schiffbrüchigen Gütern vergriffen/ als ein Dieb angeklaget worden/ l. 1. l. 3. ff. de incendio, Ruina, naufragio l. 43. §. Si jactum l. 1. ff. de Furtis, selbst auch der Fiscus oder die Cammer dörfte sich so wenig als privati derselben anmassen, weil ihnen eben wie diesen Justa auferendi Causa mangelte, quod enim habet jus fiscus in aliena Calamitate ut de re tam luctuosa compendium sectetur? saget gar hochlöbl. der Kayser Constantinus l. 4. Cod. de Naufragiis lib. 11. in unserm Teutschland ist Kayser Friedericus II. der Erste gewesen, der gar sehr über diesen Unfug, Schiffbrüchige Güter zu confisciren geensfert, und solches bey hoher Straff verboten hat. Arg. §. 9. Sux Constitutionis, de statutis & consuetudinibus contra libertatem Ecclesie Edit. sub fin. lib. 5. Feudorum, in

der Peinlichen Hals-Gerichts-Ordnung wird solches Art. 228. ebenfalls abgeschaffet, nach dem Canonischen Rechten aber kommt derjenige in Bann, der Schiffbruch-leidenden Personen ihre Güter abnimmt, c. 3. extra. de Raptorib. vid. Gail. lib. 1. Observ. 18. per tot. ubi allegat. quod in Camera mandata sine Clausula decreta sint, in Sachen Burgermeister und Raths der Stadt Hamburg contra, die Herzogen von Hollstein.

Nach denen Holländischen Rechten, werden diejenigen die Schiffbrüchiger Güter sich mit Gewalt anmaßen, oder solche sonst heimlich weg partiren, wann sie See-fahrende Leute von Profession seyn, mit den Feur senft aber nur mit den Strang gestraffet, und die entwendete und genommene Güter, müssen noch darzu wieder gegeben werden, oder da solche nicht mehr vorhanden, muß doch ihr Werth nach der eyndlichen Schätzung desjenigen deme sie zu gehören, dafür bezahlet werden. v. Grotius in sua introductione ad juris prud. Batav. p. 29. n. 4. & 5. welcher gestalt auch in denen Nordlichen Ländern dieses Strand-Recht auffgehoben sey, weist Pontanus lib. 2. discours. Histor. adv. Selden. Stypmann de Jure nantie pag 5. cap 5. in des Wigulei Hunds Beyrischen Stamm-Buch wird part. 2. fol. 402. des Grund-Kuhr-Rechts und dessen Aufhebung folgender maßen Meldung gethan, wann auff Wasser-Strömen Schaden geschehen, es sey mit Schiffbruch, Schöpfung, Hinen-ning oder anderer Verwahrlosung des Schiffs, so wären alle Güter die auff den Schiff gewesen, der Lands Fürstlichen Obrigkeit heimgefallen, oder man hat sich darumb vertragen müssen, dieses wurde Grund-Kuhr-Recht genannt, dafür haben die Fürsten zu Zeiten etliche Gewerb-Städte, auff gewisse Jahre und wiederruffen befreyet, als z. E. Herzog Ludwig zu Landsbut die Stadt Nürnberg An. 1456. wiewohl er sich gegen die Schiff-Leute die Straffe vor- behalten.

Wir könten hier noch mehr Exempla von der Aufhebung solches Grund-Kuhr- und Strand-Rechts anführen, weil aber solches mehr die offenbahre See, als innländische Wasser-Fahrten angehet, so versparen wir solches auff unsern künfftigen Tractat des neu-eröffneten See-Gerichts, und beziehen uns nur dieses Orts auff alle die schon anderwärts angeführte Bequemlichkeiten, welche man denen innländischen Schiffern durch Austieffung der Flüße und Ströme, u. Wegeäumung anderer die Schiff-Fahrt difficult machender Hindernissen machen sollte, zu solchen Ende sollte man auch auff allen Mahl- und Zoll-Städten Leute in Bereitschaft haben, welche denen Nothleidenden vor- bey Schiffenden zu Hülffe kommen, und wann ja Gefahr vorhanden, Schiff  
und



und Güter retten helfen könnten, und gleichwie nahe bey denen See-Häven, grosse so genannte Tonnen und andere die rechte Fahrt, und die zu vermeidende Untieffen anzeigende Kennzeichen zu sehen seyn, also sollte es auch auff denen, und zwar zum öfftern durch Schlamm und Sand sich versetzenden Flüssen geschehen, daß die Anwohner derselben, von Zeit zu Zeit recognoscirten und hierauff Mähler und Stöcke steckten, und denen herunter fahrenden Schiffen, die Mühe solches selbst zu verrichten überheben.

Drittens so ist auch so wohl hergebracht, als natürlichen Rechts ne quid in Flumine publico ripave ejus fiat quo pejus navigetur, daß keine Hinderniß in öffentlichen Fahr-Wasser der Schiff-Fahrt gemacht werde, lib. 43. Tit. 12. Pandect: solches wird vornehmlich von allgemeinen schiffbaren Strömen verstanden, auff welchen jedermann zu fischen, und des Ufers sich zu gebrauchen erlaubet ist, als nehmlich mit den Schiffen daselbst anzulanden, solche an die an Ufer stehende Bäume veste zu machen, und mit Seilen anzubinden, auch so gar etwas auff solchen Ufer nieder zulegen und auszuladen, wann nur die Schiff-Fahrt nicht dadurch gehindert oder das Ufer dadurch beschädiget wird, dann sonst würde solches durch die *es interdictum prætorium* gänzlich verboten, gleichwie auch wann solches geschehen, und die freye Schiff-Fahrt von jemand, entweder durch Einsenkung etwas in den Fluß, oder durch ein Gebäu in denselben, und auch an den Ufer dadurch das Schiff den Strom auff- oder unterwärts zu ziehen verhindert wird, wäre verdorben worden, solches müste restituiret, aus dem Wege geräumet, und wieder in alten Stand gesetzt werden, in jenen Fall hätte man die Klage folgender Gestalt einzurichten.

Wie sämptliche Elb- (Nhein- oder Donau-) Fahrers, haben gewisse Nachricht, daß Titius das *Utile Dominium* in feudum concessum besitzend, Vorhabens sey, unweit seinen Wohn-Haus an der Elb, eigenen Gefallens eine Mühle anzurichten, wann aber hierdurch die gemeine Schiff-Fahrt auffwärts (sonderlich mit denen schwer beladenen von Hamburg kommenden Schiffen, worzu ohnedem viel Menschen und Pferde zum Ziehen angewendet werden müssen,) dergestalt gehemmet werden würde, daß man noch viel schwerer oder gar nicht fort kommen könnte, dergleichen der gemeinen Schiff-Fahrt höchst schädliches Vorhaben aber per *interdictum prohibitorium populare prætorium ff. de fluminibus ne quid in Flumine publico ripave ejus fiat quo pejus navigetur* gänzlich verboten wird.

Als gelanget an euer = = = unser unterthänigstes Bitten, Dieselbe geru-

hen vermöge ihrer über diesen Elb-District habender Jurisdiction, besagten Titii Unternehmen, Krafft ernstlicher Inhibition zu unterbrechen, und dadurch die freye Schiff-Fahrt ungehemmet zu unterhalten/ weil nun dem gemeinen Wesen der Commerciorum halber sehr viel daran gelegen, als getrösten wir uns umb so viel mehr genädigster Willfahung, und verbleiben . . . Es könnte auch zugleich in einen solchen Supplicato aus denen jüngsten Kayserlichen Wahl-Capitulationen angezogen werden, was in vorigen Capitel schon gemeldet, daß nemlich allerhöchst-gedachte Majestäten sich anheischig gemacht, nicht zuzugeben, daß durch eines oder des andern Reichs-Stands eigennützig vorgenommenen Wasser-Bau, die Schiff-Fahrt auf Schiffreichen Strömen in dem Heiligen Römischen Reich solte gehindert werden, Arg. Capit. Joseph. Art. 22.

Da auch ein solcher Bau schon würcklich wäre fertiget worden, könnte umb die Wiedertwegnehmung desselben folgender massen suppliciret werden.

Es hat die Stadt N. vor einiger Zeit sich unterfangen, an den vorüber fließenden Schiffreichen Necker-Strom unterhalb selbigem 2. Krippen anzulegen, unter dem Vorwand, daß selbiger wie es das Ansehen gewinnen wolte, mit der Zeit sich auff ihren Wiesenbruch wenden, und ihnen grossen Schaden zufügen möchte, wann aber besagte Krippen über alle Vorsorge viel zu weit in den Fluß eingerücket, und dadurch der Schiff-Fahrt Schaden zugesüget worden, allermassen dieses Wasser-Gebäu den Fluß so starck abtreibet, und eine solche Schnelle selbiger bereits zugezogen, daß wir gegenwärtig mit unsern Schiffen der Ends kaum mehr mit größter Müh herauff zu fahren vermögen, daher allzugewiß zu erwarten, daß in längern Anstand wir gar nicht mehr allda hinauffwärts werden passiren können.

Ob nun wohl zwar einem jeden in particulari und mithin vielmehr einer Communität zugelassen ist/ ihr Ufer zur Conservirung des daran liegenden besten Landes zu bevestigen, l. unica in princ. ff. de Ripa munienda, so ist doch dieses allein dahin zu verstehen, daß dadurch die Schiff-Fahrt nicht verschlimmert werde gleich der.

J. C. Ulpianus in citata lege per verba,

Dum ne ob id Navigatio deterior fiat.

Die nöthige Verwarnung dabey gefüget hat/ auch die Prætores in Tit. ff. ne quid in flumine publico Ripave ejus fiat quo pejus navigetur verordnet, daß dasjenige, so zu Verhinderung der Schiff-Fahrt in ein freyes Fahrtes Wasser

Wasser gebauet worden, wieder soll weggethan, und alles in vorigen Stand gesetzt werden. Als ersuchen wir E. . . urterthänigst Dero Stadt N. durch ein ernstlich Decretum aufzulegen, daß selbige berührte Krippen so weit solche unserer Schiff-Fahrt hinderlich, fordersamst heraus nehmen, und uns Klaglos stellen sollen, getröstende uns.

Ein mehrers von dieser Materia ist tit. 7. lib. 43. Pandect. de Locis & itineribus publicis, item tit. 8. ne quid in loco publico vel itinere fiat, zu ersehen, da insonderheit denen Magistraten aufgelegt wird, dergleichen eigenwillige von ihren Einwohnern und Unterthanen gemachte Hindernissen bey Zeiten abzuschaffen, es wäre dann, daß in Vegenheil könnte erwiesen werden, daß ein solches vermeynlich angegebenes Verhindern, in der That sich nicht also befände, oder daß Kläger seines Orts ein gleiches gethan, und man also diesseits ebenfalls darzu befugt wäre, item daß man durch solche Hinderniß einen künfftig zu besorgenden Nachtheil, wann solche nicht geschehen wäre, abzuwenden suchte, welches eben dasjenige ist, was wir bey Ziehung neuer Gräben, zu bedencken angemerket haben, nemlich daß der Einspruch welcher von denen, welchen daran gelegen, daß solche nicht gezogen werden, könnte gemacht werden, zuvor wohl müsse erwogen werden, indem sonst solcher ihre darwieder zu führende Klage folgender massen würde angeketet werden:

P. P. Wir sämpeliche Ends unterschriebene und gemeinschaftlich Intressirte müssen vernehmen, was massen der Amptmann zu N. N. im Werck begriffen, einen Graben zur Holz-Flöße von N. an, bis in den Fluß N. aufzuwerffen, und hierzu die Freyheit auff sein beschehenes Ansuchen von E. . . erlanget zu haben vorgiebet, wann aber solches zu grossen Nachtheil unserer Fluren und Felder, sonderlich der also dann zu besorgenden Überschwemmung halber gereichen würde, und dagegen versehenen Rechtens ist, daß wann per Publicum locum dergleichen Unternehmen tentiret wird, derselbe deme darunter besorglicher Schaden zu gefüget werden könnte, die gebührende legale Action vor sich habe, daß ihme wegen des schädlichen Ungemachs behörige Caution geleistet werden müsse, die öffentliche Gesetze auch dergleichen Unternehmungen auff eines andern Grund und Boden durchaus nicht billichen.

Per l 2. §. ubi Prator ait, in via publica itinereve publico facere, immittere quid, quo ea via idque iter deterius fiat, veto 20. ff. ne quid in loco publico vel itinere fiat, in Specie aber, l. 5. ff. h. t. wegen dergleichen Wasser-Gräben,

ben, super damno in futurum metuendo caviret haben will, welche Caution wir von den Amtmann N. N. re adhuc integra nicht anzunehmen wissen, indem dadurch weder dem bevorstehenden Schaden würcklich profpiciret, weniger die stetige incommodität auffgehoben werden kan, über dieses keines Privati Utilität oder Voluptät, mit würcklichen Schaden und Ungemach so vieler querulirenden Intressirten zu favorisiren seyn will, cum utilitas unius sic spectanda sit ut sine incommoditate alterius conferat l. 3. §. 2. ff. de Riviis cujus verba sunt. Si quis novum Canalem vel Fistulas in Rivo velit collocare, cum id nunquam habuerit, utile ex hoc interdictum futurum Labeo ait, nos & hic opinamur utilitatem ejus qui ducit sine incommoditate ejus cujus Ager est, spectandam. Zu geschweigen daß alle ausbringende Verwilligungen anderst nicht zu verstehen, dann daß es ohne Nachtheil eines andern geschehe, lex citata 2. §. si quis a Principe 16. ff. ne quid in loco Publico vel itinere fiat Brunemannus ibidem.

So insultiren wir sämtliche Klägere dem Interdicto Prohibitorio, mit unterthäniger legaler Bitte, die dem Amtmann N. N. zu seiner Graben-Führung ertheilte Vergünstigung ex officio zu cassiren, und ihm daneben per decretum aufzulegen, sich dieses Vorhabens gänzlich zu entmüßigen, getröstende uns.

Was das Französische See-Recht Code Louys Marin genannt, wegen Conservirung der Flüsse und See-Häven, und der darauff gewöhnlichen freyen Fahrt lib. 4. Tit. 1. verordne, solches ist aus folgenden zu ersehen:

Art. 1. Die See-Häven (worunter auch die Ostia, oder Einflüsse der Ströme mit verstanden werden,) sollen bey ihrer Tieffe und Sauberkeit allezeit erhalten werden, dahero keine Unreinigkeit in dieselbe hinein zu schützen, bey Straffe zehen Pfund, welche die Herren vor ihre Knecht, die Eltern vor ihre Kinder erlegen sollen.

Art. 2. Bey einen jeden in den Haven oder auff dem Strom liegenden Schiff, sollen sich allezeit einige Schiff-Leut befinden, welche denen aus oder einfahrenden Schiffen hülffliche Hand bieten, die Tauen an welche das Schiff bevestiget, lichten oder gar loß machen, und andere nöthige Schiffs-Arbeit thun mögen, bey 50. Gulden Straffe, welche der Schiffer der diesen zuwieder handelt, zahlen soll.

Art. 3. Es sollen aber die Schiffer ihre Schiffe niemand anders als an denen hierzu gemachten Ringen, oder darzu bestimmten Pfählen vest machen mögen, bey willkürlicher Straffe.

Art. 4.

Art. 4. Die Schiffe, deren Schiffer sich am ersten angeben, sollen auch die erste an dem zum Ausladen auf der Cayr (Strand oder Lalladie) bequemen und bestimmten Ort rangirt werden, sich aber so bald als ihre Ausladung geschehen, wieder von dannen weg begeben, und andern Platz machen.

Art. 5. Diejenige Schiffer welche mit ihren Schiffen in den Haven oder Strom wollen liegen bleiben, sollen schuldig seyn, solche dergestalt zu befestigen, daß weder von ihnen in Grund liegenden Ancker noch auff andere Weise, andern Schiffen kein Schaden geschehen kan.

Art. 6. So ein Schiffer Pulver in Schiff hat, soll er bey 50. Pfund Straffe schuldig seyn, solches so gleich bey seiner Ankunfft ans Land zu bringen, und nicht eber als biß er wieder auf den Strom ausgeleget, solches wieder einnehmen.

Art. 7. Die Kauffleut, Factors, und Commissionaires, mögen ihre Waaren länger nicht als drey Tag an den Gestad (oder der so genannten Kayen, Ufer, Strand oder Brücken) liegen lassen, nach deren Verlauff der Haven-Meister oder derjenige, der über die Kaye zu sagen hat, an denen Orten, wo ein solcher bestellt ist, selbige soll wegnehmen lassen, wäre aber kein eigener Mann darzu bestellt, so sollen es die Admiralitäts-Raths, oder Policy-Be-diente thun, und zwar beyderseits auf Unkosten der Eigenthümer, welche noch darzu in willkürliche Straffe soll verfallen seyn.

Art. 8. In einen jeden Haven (und also bey einer jeden Stadt die ein Schiffreich Wasser hat,) sollen gewisse Stellen und Derter seyn, an welchen man die Schiffe ausbessern, und Calcatern, auch die Schiff-Lau theeren und drögen könne, zu welchen Ende die hierzu benöthigte Feuer zum wenigsten hundert Schritt von denen andern Schiffen, und 20. Fuß von den Gestad entfernt seyn sollen, bey 50. Pfund Straff.

Art. 9. Die Schiffe welche in einen Haven sich befinden, wo Ebbe und Flut ist, sollen zur Ebbe-Zeit allezeit zwey Faß Wasser an Bord, auff denen Flüssen aber wo eben keine Ebbe noch Flut ist, doch zum wenigsten etliche Eimer und holt Schauffeln, umb Wasser damit zu schöpffen, an Bord haben.

Art. 10. In allen Haven und Schiffslagen soll ein bestimmter Platz seyn, wo die in Ladung liegende Schiffe ihre Stelle, und wieder ein anderer, wo die Ausladende ihre Bequemlichkeit haben können.

Art. 11. Die Eigenthümer solcher Schiffe, welche nicht mehr zum fahren tüchtig, sollen schuldig seyn, solche zu zerschlagen, und die Stücken auff die Seite zu schaffen, bey Straffe der Confiscation, welche zur Reparirung des

Damms und der Kaye soll angewendet werden. NB. Dieses Articuls wegen wissen theils Oberländische Schiffer schon besser Rath, indem sie ihre alte Schiffe an denen Orten verkauffen, wo man Schiffszimmer-Holz nöthig hat, und solches darzu anwenden kan.

Art. 12. Wird geordonnirt, wie es mit Säuberung und Ebenmachung der Stelle, auff welcher ein Schiff gebauet oder ausgebeffert worden, soll gehalten werden.

Art. 13. Ist von gleichen Inhalt.

Art. 14. Verbiethet, kein Feuer in denen Schiffen, außer nur in höchsten Nothfall anzuzünden.

Art. 15. Ist eine Verordnung, wie es mit denen an Strand sich befindlichen Gast- und Herbergier-Häusern soll gehalten, und solche zu rechter Zeit geschlossen werden.

Art. 16. Wer Schiffs-Geräthschaft stiehet, deme soll ein Naeker an die Stirn gebrannt/ und er auff ewig des Landes verwiesen werden, gereichte aber ein solcher Diebstahl zu des Schiffs Verderben, so soll er am Leben gestrafft werden.

Art. 17. Niemand solle weder von Schiff noch andern Leuten dergleichen gestohlene Sachen kauffen bey Leibes-Estraffe.

Art. 18. Auch sollen die Schiff-Bauer, die Schiffe zu dichten, kein Werck oder Stuppen von alten Schiffs-Rauen machen, sondern neuen Hanff darzu nehmen.

Art. 19. Niemand soll von denen Schiffer und Schiff-Leuten zur Ungebühr oder etwas mehrs nehmen, als durch öffentliche Obrigkeitliche Befehl geordnet ist, bey Straff der Concussion, und daß er als ein solcher der die Unterthanen schindet und ausmergelt, soll angesehen werden. NB. Diesen Punkt möchten manche eigennützig hochmüthige Zöllner wohl merken, wovon viele Herrschaften leider nichts erfahren.

Artic. 20. Die Pfäle, Hacken und Ringe, Kayen oder Gestade, (wovon unter auch Kraniche, Winden, Vorsehungen, Wasser-Treppen, und in Summa alles, was die Wasser-Commercia facilitiren kan, verstanden werden,) sollen aus gemeinen Stadt- und Cämmercy-Eckel unterhalten werden, und daß solches geschehe, der Magistrat fleißige Acht geben.

Art. 21. Jedoch sollen diejenige, welche einiges Recht und Einkommen auf solchen Kayen haben, auch das Ibrige zu Unterhaltung derselben mit contribuiren, wiedrigen Falls aber solches Rechts verlustig seyn. NB. Daß dieses

dieses gar offte geschehe, daß mancher Privatus ein berechtigtes Emolumentum von dieser oder jener Sache habe, dem Publico aber das dabey befindliche Onus gern auffbürden möchte, solches giebet die öffentliche Befahrung.

Art. 22. Wird befohlen, daß alle in die Rivieren, oder Flüße und Häven ihren Auslauff-habende Rian-Steine, Cloacken und Canäle mit Gittern sollen versehen werden, damit der grobe Schlamm nicht mit durchdringen könne.

Wie fügen diesen letztern Articul zu des geneigten Lesers Nachricht noch bey, daß: nige, was in unsern gemeinen Rechten Tit. 10. Pand. de via publica, & si quid in ea factum esse dicetur, item Tit. 23. de Cloacis wegen des Einwerffens des Mistis und anders Unflats, wodurch ein Canal könnte verstopffet, oder die Fahrt gehindert werden, verordnet sey, und wie zu der Römer Zeiten der Adilium oder Stadt- und Land-Baumeister ihr Officium gewesen sey, Sorge zu tragen, daß dergleichen Unfug nicht geschehen möge.

Vierdehens so wollen auch die Rechte Ne quid in fluminae publico fiat, quo aliter Aqua fluat, uti prioriestate fluxerit lib. 43. Tit. 13. Pandectarum, daß kein Fluß, Strom oder Canal soll abgeleitet werden, daß er anders fließe, oder einen andern Lauff bekomme, als er des Jahrs zuvor gehabt hat, wobey aber zu unterscheiden, unter einer Ableitung eines gewissen Theil Wassers, aus einen Fluß oder Strom, durch welches solcher jedoch nicht seichter, oder auch die vorige Schiff-Fahrt geringer und gehindert wird, geschiehet aber das Gegentheil, welches zumahl leicht zu Sommers Zeit da das Gewässer ohnedem wegen der Hitze seichter zusamm gehet, auch an etlichen Orten und Flüssen, wann solchen zumahl hin und wieder zur Ader gelassen, oder Ableitungen gemachet werden, gar vertrocknet/ und folglich die Schiff-Fahrt platterdings auf einige Wochen oder Monaten hemmet und darnieder leget, als haben die Rechte einer solchen unbefugten Ableitung durch dieses Edict, welches Remedium Prætorium Prohibitorium in Personam Rei per secutorium genennet wird, zuvor kommen wollen, Krafft dessen derjenige der zu Schaden der Schiff-Fahrt eine solche Ableitung vorgenommen, solche wieder abschaffen, und die Sache in vorigen alten Stand wieder stellen, oder so es durch einen andern vor ihn geschehen/ leiden muß, daß es wieder von denen (welchen dadurch Schaden geschiehet,) weggenommen werde, wie dann auch gegen die widerspenstige in der Kayserl. Cammer Mandata sine Clausula tam inhibitoria quam restitutoria können ausgewürcket werden, vid. Myle-

rum ab Ehrenbach de Principibus Imperii p. 2. Cap. 66. n. 5. hieraus folget nun auch, daß ohne des Ober-Herrn Consens niemand keine Mühle in einem Schiffbaren Fluß aufrechten, oder das Wasser von eines andern seiner Mühle ab, auf die seinige leiten könne, wann dieses letztere geschieht, würde die Klage hierüber folgender massen, anzustellen seyn.

Præmiss. Præmit.

Es unterstehet sich der obere Müller zu N. zu Sommers und trockner Zeit zum öfftern das Wasser von seinen ordinairn Abflauff durch einen gemachten Canal ab, und auf seine eigene und andere Wiesen zu leiten, wodurch ich in etlich Tagen oft kein Wasser zu mahlen habe, dannenhero meine Mahl-Gäste von mir ab, und per obliquum auf die Ober-Mühl gezogen werden, da ich aber indessen meinen Canonem eben wie er entrichten muß, und dann die gemeine Rechte nicht allein verbieten, daß in gemeinen und privat-Flüssen, nichts zu anderer Leut Schaden gemacht werden soll, wodurch sonderlich eines Flusses Lauff geändert, und anderwärts hingerrichtet wird, L. unica, in princ. §. 1. ff. ne quid in flumine publico fiat, quo Aqua aliter fluat, uti priore ætate fluxerit über dem auch in specie nicht verstaten, daß ein Müller dem andern von seiner Mühl das Wasser ableiten soll, Brunne-mannus in §. 7. cit. l. unic. ff. h. t.

Als gelanget an E. = = = meine unterthänigste Bitte, genädigt zu verordnen, daß besagter Ober-Müller von der Derivation dieses Wassers zu trockner Zeit. forthin abstehe, oder zu meiner Indemnifation schärfferes Einsehen gewärtig seyn soll, ich versetze mich der nöthigen Prohibition und Restitution, und verharre.

Was nun hier ins Kleine von denen Mühlbächen gesagt wird, das ist ins grosse von allen Ableitungen der Ströme und Flüsse, die einen andern zu Schaden geschehen, zu verstehen, und scheint es, daß die Natur hiervor selbst einen Abscheu habe, daher sie so vieler Potentaten ihre deßfalls concipirte Projecta fruchtlos gemacht, und schreibet dannenhero Forstnerus gar wohl in seinen Notis über den Tacitum, Fluminum Derivationes vix unquam bene successisse, perpetuâ observantia notatum est, non enim sibi vim inferri natura patitur, wiewohl manchmahl die Kriegs-Raison, wann man seinen Feind dadurch will Schaden thun, oder wo sonst Gewalt kan daran gesetzt werden, dergleichen unmöglich scheinende Ableitungen möglich machet, viel aber auch mit Schaden unternommen, und hernach mit Spott verlassen worden. Also bekamen An. 1629. die Spanier als sie die Maas in den Rhein ableiten

wols,



wolten, von denen Holländern tapffere Stöße, vid. Cluver. Epit. Histor. p. 758. aus einer Kriegs-Raison leitete auch Cyrus den Euphrat von der Stadt Babylon ab, und der Stadt Bethulia benahm Holofernes das Trinck-Wasser, indem er die Röhren in welchen solches nach der Stadt geleitet wurde/ abhauen ließ, wie zu lesen im 7. Capitel des Büchleins Judith. Eine wohlbekannte Reichs-Stadt hatte noch bey unsern Gedencfen einen grossen Streit mit einen sich unnachbarlich gegen ihr haltenden Fürsten, als selbiger ihr, einen nutzbaren Fluß ableiten wolte, und bey dem Letznero lesen wir, daß einsmahls ein Land-Betrüger ankommen, der Herzog Erich den Eltern vortragen, daß er die Werra in die Leine schaffen wolte, worauff der Herzog geantwortet, wann dieses angienge, was solten dann unsere arme Unterthanen zu Minden anfangen, und womit solten sie sich ferner ernehmen, warumb bringt uns dieser Vorschlag-Macher nicht vielmehr die umbliegende hohe Berge weg, daß wir ein gleiches und ebenes Feld umb die Stadt hätten, und ließe die Wasser-Ströme ihres Wegs fließen/ wie sie von Natur geschaffen seyn.

Hingegen ist dieses eine zulässige ja höchst löbliche Ableitung eines Wassers, wann man eine weit sich erstreckende und nach Proportion ihres grossen Begriffs nicht genugsam Nutzen bringende Land-See oder einen ungeheuren Teich abläßt, und das dadurch gewonnene Land zu guten Saat- und Acker-Land machet, wie wir dessen ein ruhmwürdiges Exempel, an den abgelassenen grossen Weissenfer See in Thüringen, etwan 3. Meil von Erfurt haben, welchen der umb seines hohen Principals des Herrn Herzogs von Weissenfels, Hochfürstl. Durchl. Cammer-Interesse hochverdiente damalige Cammer-Präsident, der Herr Baron Samuel von Christel, als ein in Cameral-Sachen unvergleichlicher Mann, durch Abzapfung seines überflüssigen Gewässers, (so er An. 1708. unweit der Stadt Weissenfer in einen kleinern See, und aus diesen hernach vermittelst eines Canals, in die etwan eine halbe Meil davon fließende Unstrut führen lassen,) in einen so profitablen Stand gesetzt, daß da man zuvor denselben seiner Fischerey halber Jährlich nicht höher als 400. Meißnische Gulden bey der Hochfürstl. Cammer nutzen können, solcher so bald als er abgelassen, und 400. Hufen fruchtbares Land, (in selbiger ohnedem sehr fruchtbaren Gegend) die Hufe zu 30. Acker Dresdner Maas gerechnet, dadurch gewonnen worden, vor vierzig tausend Gulden Capital, welches die Käufer gleich baar haben erlegen müssen, verkauft, und noch darzu ein Jährlicher Grund- und Erb-Zins von 1000. Gulden, darzu, bedungen wor-

worden, daß also an statt der vorigen 400. Gulden, die Fürstliche Rent-Cammer jetzt mit Intresse von dem Capital und dem Jährlichen Canone des Erb-Zins über 3000. Gulden Weislich zu empfangen hat, so ja billich eine kluge Wirthschafft und eyfriges Bemühen vor seines hohen Principals Interesse mag genennet werden. Daß auch ein gleiches mit der Fischerleibischen See geschehen sey, haben wir anderwärts schon gemeldet, mit der so genannten Dellinger See, eine Meile über Elsterwerda gegen Mückenberg zu gelegen, geschähe es An. 1710. eben also, indem der damalige Amtmann, als ein vollkommener Cameralist, nicht eher ruhete, bis er solche (wieder alles Vermuthen unterschiedlicher darüber geführten Ingenieurs) in den Stand gebracht, daß er solche ablassen, das unreine und überflüssige Wasser in die Mückenbergische Lauge oder Morast, und von dannen in die schwarze Eister führen, folglich den Grund des Sees von allen Schilff und Unstat reinigen, und solchen hierauff zu einen nunmehr Jährlich auf etlich hundert Reiches Thaler zu nützenden Fisch-Teich/ (da er zuvor unbrauchbar gelegen,) machen können.

Fünff tens so haben auch die beschriebene Rechte lib. 53. tit. 15. Pandect. einen Titulum de Ripa munienda von Unterhaltung des Ufers in brauchbaren Stand, es ist dieses interdictum ein Remedium prætorium prohibitorium, dessen sich derjenige gebraucht, der seine Ufer, Duffel und Dämme, gern in guten Stand setzen, und darinn erhalten wolte, wann er nur von andern nicht daran gehindert würde, gleichwie es hergegen gegen ihn kan gebraucht werden, wann er solcher Ufer Befestigung oder der Duffel und Dämme aufwerffen dergestalt machte, daß dem Nachbarn oder auch der Schiff-Fahrt dadurch Hinderniß und Schaden geschehe, wie er dann auch wann er seinen angefangenen Bau fort führen wolte, gehalten seyn würde, auff zehn Jahr hinaus Bürgen zustellen, daß sein vorgenommener Bau niemand Schaden thun sollte, es muß aber eine solche Caution vor Anfang des Baues geleistet werden, dann wann solcher schon geschehen und es käme hernach Schaden davon, so müste solcher per legem Aquiliam ohne Caution ersetzt werden.

Hieraus erhellet nun daß jederman seine Ufer und Dämme wohl befestigen, auch den Wasser-Lauff, wegen besorgenden und bevorstehenden großen Schadens wohl in etwas verändern möge, wann er nur hierdurch der Schiff-Fahrt keinen Nachtheil zu ziehet, quia animo defendendi suum id facit, so auch der Herr eines Ufers, solches Ufer zu bessern einem Müller, der seine Mühle an einen solchen Fluß hat, nicht gestatten wolte, ist der Müller nicht zu gehorchen  
schul-

Schuldig, arg. Brunnemannum ff. h. t. und so kan es auch niemand verwehret werden, gegen besorgliche Ergießungen und Überschwemmungen der Flüsse, Dämme auff zu werffen, ob gleich solches mit eines andern Schaden geschehen sollte, wann ich es nur nicht mit dem Vorsatz ihme dadurch zu schaden, thue, welches auch also in Rechten l. 1. §. 12. ff. de Aqua pluvia & l. 1. Cod. de Alluvionibus gegründet ist.

Die Actiones welche aus diesen Titul entstehen möchten, könten folgendermassen abgefasset werden.

P. P. Es ist bekannt und zeigts der Augenschein mit mehrern, welcher Gestalt diellastrut nun schon einige Jahre her bey ihrer Ergießung, nicht allein unsern Wiesen Grund überschwemmet, und sehr viel Rieß und Sand darauff geführet sondern auch an derselben Ufer bereits ein ziemliches hinweg gerissen, also daß wir fernern Schaden vorzubengen, uns genöthiget befunden, die Seite an unsern Wiesen mit Pfälen und Dämmen bestmöglichst zu verwahren, umb den Fluß dadurch in seinen gewöhnlichen Alveo oder Lauff zu halten, wieder welches uns gleichsam abgedrungenes Verfahren sich die Gemeine zu N. N. starck setzt, und solche Beschützung unsers Wiesen-Ufers mit nichten zu geben, sondern thätlich verwehren will, aus Vorwand daß dadurch dieser strenge Fluß sich nach und nach auff ihre Seiten lencken dörfte.

Wann aber niemand von Rechten verwehret werden kan, seine Felder gegen eines Flusses Rapacität zu verwahren, so gar daß die Prætores wieder dieselbige die es einer Communität oder Privato verbieten, das interdictum prohibitorium de non impediendo aliquem munire Ripam Agri sui mit getheilet haben.

Per l. unicam ff. de Ripa munienda l. unica ff. §. 7. ff. ne quid in Flumine Publico fiat quo Aqua aliter. ---

Zumahl da wir solches nicht jemand zum Nachtheil, sondern wie gemeldt zur Abwendung grossen bevorstehenden Schadens, allein zu bewerkstelliger entschlossen seyn, und in dieser Absicht den Lauff des Flusses in etwas zu verändern Befugniß haben.

Als gelanget an E. = = = unser gehorsames rechtliches Bitten, obbemeldter, unsern Vorhaben sich wiedersetzender Gemeine, ernstlich, und bey Straff anzubefehlen, uns in Befestigung unserer Wiesen-Ufer nicht zu beunruhigen oder zu hindern, sondern vielmehr erheuchender Nothdurfft nach uns frey verfahren zu lassen, wie ihnen dann auch ein gleiches, nehmlich ihre Sei-

ten gegen die Schnelligkeit dieses Flusses zu verwahren, unverwehret bleibet. Wir getrösten uns r.

Die andere Action da diesen Titel gemäß Caution gefordert wird, könnte also eingerichtet werden.

P. P. Wir seynd gewiß benachrichtiget worden, daß beyde Flecken N. N. vest beschloffen, einen Wasser-Bau in den Rhein, in der Länge des Ufers zu führen, und hierdurch denen weitem Einreißen desselben vorzubauen, welches ihnen dann von Rechtswegen gar wohl zu gelassen ist, l. unica ff. de Ripa munienda l. 1. C. de Alluvionibus & Paludibus per verba. tamen Ripam suam adversus rapidi Amnis Impetum munire prohibitum non est.

Und dannhero auch weil es zur Beschützung ihres Landes angesehen, nicht verwehret werden mag, Brunnemannus in S. 7. l. unica ff. ne quid in Flumine Publico fiat quo aliter Aqua &c.

Nachdem aber gleichwohl durch dergleichen Wasser-Gebäu, denen nächst angränzenden Orten leichtlich Schaden zu gefüget werden kan, indem nicht zu läugnen, daß der schnelle Fluß dadurch gehemmet, sich leichtlich auff die andere Seite wo nicht cum impetu doch gewisser massen lencken möchte, und aber die Rechte in solchen Fall verordnet haben, daß derjenige der solcher Gestalt sein Ufer befestigen will, denen Benachbarten eine behörige Caution Opus factum non nocere debere Vicinis auff zehn Jahr zu leisten schuldig seyn soll. Citata l. 1. §. 3. & seq. ff. de Ripa munienda.

Als inhäriren wir Endes-benannte dieser rechtlichen Verordnung billich, mit unterthänigster Bitte E. = = = geruhen ersagten beyden Flecken, die Leistung verührter Caution pro boni viri Arbitratu genädigst auffzulegen, qua practita sie mit ihren Vorhaben fortfahren können, getrösten de uns = = =

Sechstens so ist demjenigen was nun besagter massen von Festigung der Ufer, durch Pfähler, Deiche und Dämme gesaget worden, billich an die Seite zu setzen, L. Unica Codicis lib. 9. Tit. 38. de Nili Aggeribus non rumpendis, daß die in Egypten gegen die Uberschwämmung des Nil Stroms gemachte Dämme, von niemand sollen beschädiget oder durchstochen werden, welches also noch heutiges Tages auf alle dergleichen Beschädigungen zu appliciren ist, per Gloss. German. Land-Recht, l. 2. Art. 16. n. 9. also daß solche Frevler ohne Genade am Leben gestraffet und ersäuffet werden, und dieses aus eben der Reason, umb welcher willen denen Mord-Brennern das Feuer zum Theil wird, dann gleich wie diese durch die angestiftete Flamme, Men-

Menschen und Viehe verderben können, also thun es auch die Durchstecher der Dämme durch die verursachte Wasser-Fluten, welchen, (wie leider in denen abgewichenen Jahren die Erfahrung mehr als zu viel bezeuget hat,) weniger als denen Flammen zu entgehen ist, wann nehmlich einmahl das wütende Element des Wassers überhand genommen hat, und erzelet daher gar merckwürdig Caspar Ens in seinen Deliciis Apodemis von einem Bau- ren bey Dordrecht, daß solcher aus Mißgunst seiner Benachbarten ihrer wohlgepflegten Aecker Fruchtbarkeit, nur eine kleine Niße in den vorgezogenen Damm gemacht, welche aber gleich so eingerissen und vergrößert worden, daß viel tausend Menschen und Vieh dadurch umbs Leben gekommen.

Dannenhero auch in den vorgehenden Capitel schon erinnert worden, daß in denen Nieder- und See-Ländern sonderbahre Obrigkeitliche Personen, die man Duyck-Greven, oder Deich-Nichters, Wasser-Schauten, oder Sylvesten nennet, bestellet seyn, welche, daß die Deich oder Dämme, (die so wohl gegen die See oder Meeres Wellen, als Einbrüche der Flüße gezogen, und mit grossen Kosten gebauet seyn,) durch Sturm und Unwetter, Alterthum der Zeit, und Nachlässigkeit der Auffseher, oder auch durch böse Leute nicht mögen beschädiget werden, Sorgfalt tragen müssen, wie bald einsmahls zu Delffsyl geschehen wäre, da ein auf der Schildwacht stehender Soldat, als er wahrgenommen, daß der anschlagende Dollart den Damm zu durchbrechen suchte, bey Zeiten sein Gewehr geloset, und dadurch die Nachbarn herzu gerufen, daß sie den fernern Einbruch verhindern sollten,) welchen Unglück auch durch solcher Deich-Gräsen, Damm und Strand-Bereuters, gute Aufsicht noch damahls vorgebeuget worden. Bey welcher Materia nicht unbillich gefraget wird, ob es recht sey, daß umb eine Feindliche Armece zu überschwemmen, oder deroeselben Deseins zunicht zu machen, man die Dämme durchstiche, Schleußen eröffne, und das Land unter Wasser setze, die Staats-Leute oder Politici sagen hierzu Ja, dann also wären An. 1622. die Flandrische Dämme mit Fleiß durchstochen, und das Spanische Heer dadurch von der Belagerung Schluys abgehalten worden, dergleichen Tour ihnen auch Prinz Wilhelm von Oranien zu Leiden, zu der Bürger grossen Glück gespizet, als mit welchen es sonst die Spanier, wana sie ihrer wären Meister worden, gar übel in Sinn hatten, eben also haben auch die Holländer, in den vorigen Seculo den Bischoff von Münster begegnet, da sie etlich tausend Mann der Seinigen bey Winschotten, durch Eröffnung der Schleußen dem Neptuno auffgeopffert, und wie haben wir nicht in Ost-Indien vielfältige

Exempla daß durch Durchstechung gewisser Dämme und Schleusen, mehrtheils aber durch plößlich sich zugetragene Überschwemmungen und Ergießung der grossen Ströme, ganze Krieges-Heere erossen und zunicht gemacht worden.

Wir nehmen bey dieser Erzählung Anlaß, die Hochfürstl. Braunschweig-Lüneburgische Deich- oder Duffel-Ordnung alhier mit einzuführen, damit die, denen Aufsehern über dergleichen Dämme obliegende Sorgfalt dem geneigten Leser desto besser kund werden möge, es lautet aber dieselbe als folget:

Nachdem von Gottes Gnaden Wir Christian Ludwig, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg, mit Unserm und vieler unsere Unterthanen Nachtheil erfahren haben, daß grosser Schade (aus Unachtsamkeit und Versäumniß derjenigen, welche Deich an der Elbe haben, und selbige nicht verwahret, geschehen ist, und so diesen Unheil durch gebührlische Ordnung nicht begegnet, und die mangelhafftige Deiche nicht gebessert und fürter erhalten würden, daß daraus ein unwiederbringlicher Schade zu besorgen, und erfolgen möchte. Als haben Wir Unserm Fürstenthum und sonderlich auch denen, die bey oder nahe der Elbe wohnen, und der Dertter beglütet seyn, diese folgende Ordnung zu guten gemacht; Und befehlen demnach allen und ieden Unsern Haupt- und Amt-Leuten, auch Deich-Besetzorren und andern Unterthanen, so an oder bey der Elbe Deiche haben, daß sie ob solcher Ordnung halten, und derselben gehorsam Folge leisten sollen, bey Vermendung Unserer Straff und Ungnade.

1. Erstlich soll ein ieder, der Deiche hat, die mangelhafftig und gebrechlich seyn, dieselbe förderlichst, und auffe längste noch vor Margarethens-Tage nachstkünfftig bessern, und sie also machen und zurichten, daß sie vor gemeinen grossen Wasserhalten und besetzen können, dann nach solcher Zeit bey tructenen Sommer die Erndte einfällt, welche, wann es darauff viel regnet, sich lang zu verziehen pflegt; also daß wann dieselbe sich geendiget, die Pflug- und Saat-Zeit sich anfängt, da entweder die Deiche oder die Saat verabsäumet wird, oder mit mehreren Kosten durch frembde Tag-Löhner die Deiche verbessert werden müssen, dahingegen wann die Deiche zeitiger verfertigt werden, das neue Erdreich so viel besser sich verliegen, und durch folgenden Regen und Rässe beständiger verbinden kan.

2. Weil auch an etlichen Orten das Wasser die Erde von den Deichen abschölet und abwäschet; So soll an denselben Derttern vorn oder an dem

Dei

Deiche/ wie es die Gelegenheit geben will, Säune gemacht werden, damit es die Abwaschung so viel mehr verhindern möge.

3. Es sollen auch Weiden vor und hinter die Deiche nach der Zeit/ jedoch außs längste in zwey Jahren gesaget werden, damit sie so viel beständiger bleiben, auch Strauch, Wasen und Zaun-Holz davon möge können gehauen werden.

4. Niemand soll sein Vieh oder Schweine an die Deiche treiben noch gehen lassen/ aber die gemeine Übertrifft, da dieselbige ist, soll bleiben.

5. Es sollen auch keine neue Wege darüber gemacht werden, aber die alte sollen bleiben, und diejenigen, denen die Deiche darüber die Wege gehen, zustehen, sollen dieselbige also machen und erhalten, daß der Weg zwar bleibe, und gleichwohl das Wasser keinen Schaden thun möge.

6. Also sollen auch die Deiche gleich hoch und dick gemacht werden, und die Höhe, wie sie durch die Beamte und Deich-Geschworne an jeden Orte gegeben wird, gehalten werden; Dann wann die Deiche ungleich breit seyn, pfleget das Wasser zwischen einzustressen, und dem, welcher seinen Deich am stärcksten gemacht, grossen Schaden zu thun. Weilen auch die Vernunft giebt, u. die Erfahrung bezeuget, daß NB. die flache oder platze Deiche die besten seyn, worunter alsdenn das steigende Wasser nicht so verderblich greiffen kan/ sondern bey dem Aufsteigen und Überfall an Kräfften geschwächer wird, und nicht so leicht darbey ein Grundbruch entstehet, als soll man sich der Art befließen, und die steigende Deiche gemächlich zu flach machen.

7. Es soll auch ein jeder seine Deiche dermassen in Besserung halten/ daß sie unsträfflich seyn, und gemeinen Wasserbruch nicht zu besorgen haben.

8. Wann auch groß Wasser kommt, so sollen die Flecken und Dörffer, auch andere, welche Deiche an der Elbe haben, fleißige Aufsicht halten, und ob jemand vermercken würde, daß ein Durbruch geschehen möchte, soll derselbige es anmelden, und seine Benachborte zu Hülffe ruffen, die auch schuldig seyn sollen, alle mögliche Hülffe zu thun, damit gemeiner Schade verhütet und abgewendet werde.

9. Welcher aber solches verschweiget, und Schade daraus erfolget, der soll mit Ernst darumb gestraffet werden, wie auch diejenige, so umb Hülffe ersucht werden, und sie nicht leisten, darum ebenfalls sollen gestraffet werden.

10. Ob auch ein anderer deme der Deich nicht zustehet, die Gefahr vernehmen würde/ derselbige soll es demjenigen, dem der Deich zugehört, und auch denen andern Nachbarn anzeigen.

11. Es soll auch kein Land verkauft, denen Kindern mitgegeben, oder verſezet werden, da ein Deich zugehöret, ſondern es ſoll der Deich mitgehen, und alſo Land und Deich bey einander bleiben, und der Inhaber des Landes auch den Deich halten, welches auch alſo ſoll gehalten werden, mit denen ſo vor dieſer Zeit verkauft, weggegeben oder verſezet worden, und ſoll dieſes darum keinen weitem Aufſchlag des Deichs machen.

12. Ferner ſoll auch kein Land einem Ausländiſchen verkauft, mitgegeben, vermiethet, oder derogelt verſezet werden, daß der Ausländiſche die Poſſeſſion des Landes bekomme, bey ernſtlicher Straff und Vernichtung des Contracts, was aber Ausländiſchen bloß Unterpfands weiſe verſchrieben wird, ſolches ſoll ſo bald möglich, wieder befreyet und eingelöſet werden, bey Verluſt der Güter.

13. Wann ein Mann ſeine Leiche nicht länger erhalten kan, ſoll er einen Spaden auf den Deich ſtecken, und damit ſich des Landes, woran der Deich gemacht wird, gänzlich begeben, und es denen Beamten und den Deich-Geſchwornen anzeigen, damit Land und Leute von Uns als der Obrigkeit wegen angenommen werden, und andere Anſtalten damit geſchehe. Da aber einer ſich finden würde, der den Spaden auszöge, ſoll er des Landes Herr ſeyn, und des Deichs ſichs annehmen, und denſelben verbeſſern, und im Stande erhalten, dagegen von den Verlaſſenen und deſſen Erben und Nachkommen wegen ſolches Landes nicht beſprochen, ſondern, da es geſchehe, ſolche Anſprecher, mit ihrer Klage lediglich abgewieſen werden.

14. Die Aelter-Leiche ſollen gleichermaßen beſichtigt, und mit der Deichſchauung und Beſerung der Leiche auch Straffe der Ungehorfamen gehalten werden, wie hierin vermeldet.

15. Damit aber auch hierin gebührlches Aufſehen geſchehe, ſo ſollen die Ober-Haupt- und Amt-Leute, ſamt denen Deich-Geſchwornen, ſo darzu geſetzt ſeyn, die Deiche jedes Jahrs zweymahl, nemlich am Dienſtage nach St. Johannis Baptiſta, und Dienſtage nach Judica, beſichtigen, und wo ſie Mangel befinden, demſelben, deme ſolcher Mangelhafter Deich zuſiehet, es anſagen und beſehlen, ſolchen Mangel zu erſtatten, und den Deich zu beſern, auch ihme eine kurze nahmhafte Zeit zu ſolcher Beſerung beſtimmen, wann er ſich alsdann ungehorſam darinne bezeugte, ſoll er zweyen Ghilden zu Straffe oder Pfand-Geld geben, und dieſelbe ſollen denen Deich-Geſchwornen gehören, damit ſie deſto fleißigere Aufſicht haben.



16. Es soll auch demselbigen Ungehorsamen abermahls bey zehen Gulden Straffe geboten werden, den Reich zu bessern und unsträfflich zu machen; Wann er es aber alsdann nicht thut, so soll er die zehn Gulden verfallen seyn, davon uns, als der Obrigkeit fünffe, und den Reich-Geschwornen fünffe gehören sollen.

17. Endlich soll ihme zum drittenmahl, bey Verlust des Guths, darzu der Reich gehört, geboten werden, den Reich zu machen, welches auch demselbigen Guts-Herrn soll angezeigt werden, ihn zu Besserung des Reichs zu weisen; So er alsdann abermahls ungehorsam seyn würde, soll er Reich und Gut verlustig, und dieselbe uns als der Obrigkeit verfallen seyn, es belange auch wenn es wolle so auch Schade aus seiner Versäumniß geschehe, soll er mit Gefängniß oder sonst mit Ungenaden dafür gestraffet werden.

18. Wann aber einer einen gefährlichen Reich hätte, und denselben entweder aus bößlicher Hinfälligkeit nicht in bessern Stand bringen wolte, oder es aus grossen Unvermögen nicht thun könnte, gleichwohl Reich und Land geru behalten, darinn aber keine Spade stechen wolte, so sollen alle, die im Reich-Bande seyn, solchen Einbruch mit gemeinen Kosten vorbauen, und sein Land so lang genießen, biß die Darlage wieder bey gebracht ist. Welches Geld in einen gemeinen Kasten gelezet, und biß zu Begebenheit dergleichen oder anderer grossen Gefahr wohl verwahret werden soll, damit man mit Sammlung des Geldes nicht zu lange Zeit zu bringe, und durch Verzug dem Lande Unheyl zuwachse.

19. Wann ein Reich-Geschwornen verstirbt, oder sonst Alters oder Schwachheit halber das Amt fürter nicht versehen kan, so solien unsere Beamte einen andern an dieselbige Stelle verordnen und in Pflicht in Bewwesen der andern Reich-Geschwornen nehmen. Und mögen die Reich-Geschworne nach Ausgang dreyer Jahren verordnet werden, damit es nicht zu schwehr wäre, die Bürde allezeit zu tragen.

20. Weilen auch an Verfertigung der Reiche zumahlen viel gelegen, und in Theils Marsch-Ländern man die Knechte, so dessen unkündig, oder von der Hand weg schlagen, die Arbeit verrichten läßt; So ist hochnöthig, daß dazu inskünfftige Reich verständige Personen gebraucht werden. Und müssen die welchen die Reiche angehören, wann sie nicht mit arbeiten, sorgsame Aufsicht haben, daß alles so viel möglich, wieder des Wassers Gemalt beständig gefasset werde.

21. Es soll ein jeder in der Marsch etliche Flecken und größe Pfähle bey

Winters-Zeit zur Hand haben, damit er deren zu Verfallheit sich wieder den Einbruch der Elbe bedienen könne, der aber, dessen Teich auffser Gefahr ist, soll seinen Nachbarn mit dem, das er hat, unverr eigerlich beyspringen und zu Hülffe kommen.

22. Die Teiche sollen jährlich gesandet werden, damit so wohl zu Winters- als zu Sommers-Zeiten einer zu den andern kommen könne, und keiner durch böse Wege von Gottes-Dienst möge abgehalten werden.

23. In Teich-Sachen, als Caulis Celerrimæ Expeditionis soll keine Appellation oder ander Suspension-Mittel zu gelassen werden, sondern ein jeder soll was ihm aufferlegt wird, unverlängt leisten; Wann das geschehen, und er sich mit Fug zu beschweren hat, so mag er solches bey seiner nächsten Obrigkeit, oder, da ihn solche gravirt, bey der Höhern thun, und von derselben ohne Weitläufftigkeit den Spruch Rechts erwarten, dabey es auch gelassen werden soll.

24. An allen Orten, da der Fall und die Strenge des Wassers hinführt, sollen Staketen oder Schlachten, dadurch das Wasser von dem Teich ab- und nach der Mitte des Stroms geleitet wird, in Zeiten verfertigt werden, damit es nach ausgestandenen Schaden hernächst nicht mit viel grössern Kosten geschehen dürffe.

25. Was auff Verfertigung der Teiche geliehen, und das Tage-Lohn, welches daran verdienet wird, soll vor allen Schulden bezahlet werden.

26. Wann etwas Land in einen Teich-Band begriffen wird, soll zuvor wohl erwogen werden, woher die Teich-Erde zu dessen Verfertigung und Unterhalt zu nehmen sey, da es weit besser, daß man zu dero Behuff etwas Lands auffsen liegen lasse, davon die Teich-Soden oft gestochen werden, und allemahl wieder zu schlammten kan, als solche verderblich auff den Binnen-Lande zu stechen.

27. Wann an einen Ort der Teich durchbricht, und dadurch das Land mit Wasser der Gestalt angefüllet wird, daß es unmöglich durch die Schleusen abgeführt werden kan: So soll an einen andern und zwar festen Orte, da nicht leicht Grund-Brüche zu besorgen seyn, und der niedrig ist, der Teich durchstochen werden, damit das Wasser hinwieder verfalle, und der Teich-Band nicht zugleich aus- und einwendig vom Wasser gefressen, und von den Winde zerschlagen werde.

28. Wer dem andern am Teich Schaden thut, auff was Weise daß es auch geschehen möge, der soll nach Befindung ernstlich gestraffet werden, und dazu den Schaden also bald erstatten.

29. Wer einen in der Teich-Arbeit schilt oder schlägt, der soll mit gedoppelter Geld-Busse belegt werden.

30. Die Pferde sollen zu der Zeit da man sie am Teiche braucht, wegen Privat-Schulden, niemand abpfändet werden.

31. Damit man auch, so viel minder Mangel an Teich-Erde habe, soll das Aussen-Land gegrippet und dadurch erhöht, auch Pat-Erde zu denen Teichen mit gebraucht, und also die Teich-Goden gespartet werden.

32. Wan ein schädlicher Grund-Bruch sich begiebet, sollen alle, die im Teich-Bande gefessen sind, mit Hülffe bey treten, daß der Teich bald wieder gefasset und consolidirt werde.

33. Was von denen Haupt-Teichen gesehet, soll auch von den Kay- oder Thur-Teichen verstanden, und solche, mehrer Beständigkeit halber Tonnen-rund gemacht werden.

Schließlichen soll diese Ordnung, zu männiglichem Wissenschaft in öffentlichen Druck verfertigt und zum Überfluß alle Jahr zweymahl, als am Sonntag Oculi und Trinitatis, von denen Cangeln abgelesen werden, wir wollen uns auch vorbehalten, solche nach Gelegenheit zu mehrern, zu mindern und zu bessern. Signatum auff unserer Residenz Zell am 6. September, An. 1664.

Von denen durch Menschen angerichteten Durchbrüchen und Überschwemmungen, gehen wir nun Siebendens auch auff die Casus fortuitos welche ungefehr, und durch Gottes Zulassung, durch dessen Wind und Wellen geschehen, und welche in Flüssen und Strömen gar oft große Unordnungen anrichten, indem solche dem einen Ufer ein Stück Landes abnehmen, dem andern aber wieder zu setzen, es handelt aber von dieser Materia der 41. Tit. lib. 7. Codicis de Alluvionibus & Paludibus & piscuis ad alium statum translatis, und wird insgemein Alluvio beschrieben, quod sit incrementum latens, quando nempe per exaggerationem & aggestionem a Flumine factam, terra ita paulatim adjicitur, ut intelligi non possit, quantum quoque Temporis momento adjiciatur §. 20. l. de R. D. l. 7. §. 2. l. 56. pr. ff de acquir rer. Domia: wann sich nehmlich nach und nach unmerklicher Weise an einen Ufer so viel Sandes oder Erde ansetzet, daß ein großer Fleck davon wird, einen andern Ufer oder Feld hingegen dieses nach und nach angefestete entgehet, da dann aller Rechts-Lehrer Meynung dahin gehet, daß derjenige dem ein solcher Zuwachs sich an sein Land ansetzet, solchen eigenthümlich als ein von dem Stücke ihm beschertes Gut behalten könne, unweilen ist auch der Abriß eines Stück Landes von den einen, und die Versegung an ein anders so groß, daß ganze große

Länder

Länderereyen ja gar (wann anders denen Historicis zu trauen) ganze Provin-  
 cien davon entstehen, also soll das heutige Seeland welches eine von denen  
 sieben vereinigten Provinzien ist, vormahls ein Stück von Jütland oder Hol-  
 stein gewesen, und durch Gewalt der Wellen davon abgerissen worden seyn,  
 gleicher Gestalt sollen alle Inseln des Archipelagi, vor diesen zusammen an  
 den besten Lande gehangen, die Sünd-Fluth aber dieselbe davon abgerissen  
 und zertheilet haben, und so anderer Orten mehr, dieses Orts allein bey denen  
 Flüssen zu bleiben, welche durch dergleichen *Alluviones* vielmahls ihre Tiefe an  
 den einen, und die Seichte an den andern Orte verlieren, und folglich die  
 Schiff-Fahrt dadurch einen andern Strich gewinnt, so meldet Zeilerus in  
 seiner 525. Epistel das An. 1570. bey der grossen Wasser-Fluth in denen Nie-  
 der-Landen sich zugetragen, daß das Wasser eines Bauern Haus und Hof  
 auffgehoben, über das Schiffreiche Wasser die Embs geführet, und daselbst  
 anff eines andern Bauern seinen Grund und Boden nieder gesetzt worden,  
 welche beyde darüber ins Recht gekommen, da immer der eine gewolt daß der  
 andere wieder räumen solte, es ist aber erkannt worden, es solte jeder wie es  
 Gott mit ihm geschickt zu frieden seyn. In eben diesen Jahr ist es auch also  
 in der Graffschafft Oldenburg mit der Versekung eines eichenen Waldes  
 ergangen, der eine Viertel-Meilwegs davon sich wieder angesetzt, und noch  
 biß auf den heutigen Tag wie Hammelmann in *Chronic. Oldenb. fol. 390.*  
 berichtet, zu sehen ist. Das obangezogene Römische Recht disponiret in der-  
 gleichen Fällen solchergestalt, daß wann ein von langer Zeit her abgerissener  
 Fleck Landes sich an ein ander benachbartes Land angesetzt, und die mit  
 weggeschwemmte Bäume daselbst Wurzel geschlagen und fortgekommen  
 seyn, so solte solches als ein rechtmäßiges *Acquisitum* desjenigen gehalten  
 werden, an wessen Land, Grund oder Boden solcher Anwachs geschehen, wie-  
 wohl auch einige Rechts-Lehrer *distinguiren*, daß über solchen nicht gleich das  
*Dominium* erlanget werde, sondern man müsse auch nach dem natürlichen  
 Rechte zusehen, ob eine Nachlässigkeit dabey vorgegangen, wäre dieses, so  
 hätte zwar *directa Rei Vindicatio* nicht statt, indessen bliebe aber deme, von  
 dessen Grund und Boden der Abriß geschehen, *utilis in rem actio æstimato-*  
*ria*, also daß ihme der billige Preis davor ersetzt werden müste. *vid. Struv.*  
*ad D. de ARD. th. 27. das Sächssische Land-Recht l. 2. art. 56. wie auch das*  
*Bayerische reden hiervon also: Wo das Wasser jemand in Grifweise*  
*gibt und anschürt solches soll dem dem es gegeben und angeschürtet*  
*hat zustehen, vid ordin Bavar. de An. 1516. Part 2. fol. 26. ein gleiches ver-*  
 mag

mag auch der Embdische Land-Tags-Schluß von An. 1618. ingleichen die Statuta des Königreichs Neapolis und Herzogthum Meylands, der Königreiche Spanien und Frankreich, und dieses zwar, wie Franckius über obbe-  
meidten Titul de Alluvio, schreibet, darumb, weil da unvermerckt ein Theil Erde von dem einen Land abgespielet, und dem vorbeystießenden Wasser ein-  
verleibet, mit demselben vermischet, und hierdurch gleichsam ein Theil des-  
selben wird, als könne ein solcher Fluß gleich wie er allen insgemein Wasser  
bringt, also auch seine bey sich führende Erde einem andern Ufer gleichsam  
zum Geschenk bringen, und ansehen, welches der Poet Lucanus mit diesen  
Worten gegeben:

Illos Terra fugit Dominos, his Rura Colonis,  
Accedunt, donante Pado. - - -

Und ist hernach ein solcher Anwurf eine Göttliche Providenz, durch welche dem einen Lande etwas abgenommen, und dem andern zugesetzt wird, wie-  
wohl ich auch dafür halte, daß es eine Züchtigung des Unfleißes und der Sorg-  
losigkeit, mancher Anwohner eines schnellen und sich oft ergießenden Flus-  
ses sey, daß sie bey guter Zeit ihre Ufer nicht mit genugsamen Deichen, Däm-  
men, Högern oder Vorsetzungen versehen, und daß ihnen alsdann wann  
ihre Saat-Felder überschwemmet, und durch das wegspsülen geschmälert  
werden, gar recht geschehe, nach der bekannten Rechts-Regul: *Damnum*  
*quod quis sua Culpa sentit non sentire videtur*, der Schaden, den einer sich  
selbst freywillig zuziehet, da er es wohl ändern könnte, wird vor keinen Scha-  
den geachtet. An dem Rhein-Strom und in ganzen Niederland gehöret  
eine solche Alluvio oder Ansaß eines neuen Landes, nach Grotii Bericht lib. 2.  
de Jur. B. & P. c. 8. dem Landes-Herrn, oder demjenigen deme das Zu-  
eignungs-Recht darzu von den Landes-Fürsten verliehen worden, zu, welches  
auch Christlinz: Vol. 4. Dec. 86. n. 7. mit diesen Beyfügungen confirmiret,  
daß das Jus Alluvionis nicht eher könne exerciret werden, ehe und bevor die  
rechtmäßige Befugniß darzu dociret, und des Landes-Herrn Consens darü-  
ber erhalten worden, Gryphiander l. 1. Oecon. Leg. c. 19. n. 12. schreibet,  
daß nach alter hergebrachter Gewohnheit eine solche Alluvio oder Anwachs,  
zu denen Regalien gehöre, und dieses darumb, weil da heutigs Tags die Flüsse  
als ein Eigenthum des Landes-Herrn anzusehen seyn, also auch der Nutzen  
der in und aus ihnen entstehet, sonderlich derjenige, zu welchen der Dominus  
Acquirens durch seinen Müß und Fleiß nichts beygetragen, sondern solches  
ihme

ihme also ungefehr gekommen angewachsen ist, eben dieser Gryphiander sagt aber bald hierauff Tr. de Insulis c. 18. daß man einen solchen Ansaß, welchen das Wasser von abgerissenen Land mache, als einen gerechten Erwerbungs-Modum, der von der Natur uns freywillig geschendet worden, anzusehen habe, daß also viel sicherer und billicher in diesen Fall dem Civil-Recht nachzugehen, welches einem jeden/ an dessen Land ein anders Stück per Alluvionem zugesetzt worden, solches Stück, ohne daß der Landes-Herr daran Prætenzion machen könne, Erb- und Eigenthümlich zueignet, welcher Meynung wir auch beypflichten, indem Gott vielmahls denen Seinigen auch in Schlaf, und da sie sich am wenigsten versehen, Güter zuzuworffen pfleget, diese nun, welche solche empfangen, und dann auch diese, welche solche durch einen solchen Zufall verlohren, mögen beyde Hiobs Worte gebrauchen: Der Herr hats gegeben, der Herr hats genommen, der Nahme des Herrn sey gebenedeyet.

Dieser natürlichen und von ungefehr per Alluvionem geschohenen Erwerbung können wir nun auch eine durch Menschlichen Fleiß zuweg gebrachte beysetzen, nemlich was man in Holland Einteichen heisset, welches kein Incrementum latens, sondern amplissimum patens zu nennen ist/ wann nemlich die Anwohner solcher See- und Fluß-Länder nicht warten/ bis ihnen ein Stück Landes von ungefehr zugeworffen wird, sondern selber die Hände dran strecken, und ihre unter Wasser stehende Felder und Ländereyen, wieder brauchbar machen, wie also Hammelmannus in seiner Oldenburgischen Chronica fol. 300. von Grafen Johanne dem XIV. schreibt: Er hat an dem Ste-dinger Land etliche Dörter wie auch Linien, und in neuen Brück viel eingeteichet, deßgleichen das grosse Moor und daselbst viel Meyers gesetzt, auch die Leute bey der Jade und umb Struckhausen auf dem Moor vertheilet, und alles also angerichtet/ daß daselbst schön Graß und Bau-Land in kurzen Jahren geworden, da zuvor nur allein Wildniß, Morast und Wasser gewesen, allen Landes-Herren und Privatis zur Lehr, daß wo sie nur in ihren Territorio und Land-Gütern eine Hand breit unbrauchbares, Morastiges/ ödes und wüstes Land noch finden, sie solches gleich durch umbgraben, austrucken, erhöhen, Graben ziehen/ und anderer Abführungen des Wassers brauchbar machen, hohe Landes-Obriigkeiten aber daß solches geschehe, bey nachlässiger Straffe anbefehlen solten, wie hiervon ein mehreres in unsern Plantagen-Tractat zu ersehen ist.

Eine Art der Alluvion ist auch diese zu nennen, wann abgerißene Bäume, zugehauenes Zimmer-Holz und dergleichen durch den Fluß weggerißten, und unserer Gränze zu geflößet wird, weit aber solches an sich selbst bewegliche und keine fest liegende Dinge seyn, als kan der Eigenthümer eines Landes oder Meckers solches nicht pro alluvione halten, sondern wann der Herr der Bäume oder des Holzes kommt und solches reclamiret, auch dabey vor allen andern Anspruch garantiret, so muß ihm solches wieder abgefolget werden, Mynsing. ad. §. 21. J. de Rer. Div. n. 6. quæ enim Fluminum importata sunt condici possunt. 4. §. 2. D. de R. C. licet nostra remaneant. Und so fand auch bey der gar alten Römer Zeiten das Alluvions-Recht bey limitirten Meckern keine statt, sondern wo sich was von Erdreich an solche ansetzte, das nahm das Römische Volk in Besiß, l. 16. D. de ARD. wir möchten auch dieser Alluvions-Materia beysügen, (wiewohl solches mehr zu den Strand-Recht gehöret) den Auswurf, den vielmahls die See und Flüße von kostbaren Steinen Harkn und Muscheln thun, daß solche den Römischen Rechten nach §. 18. J. de Rer. Div. l. 3. D. eode: zwar denen Findern gehören solten, nach der heutigen eingeführten Gewohnheit aber, sich solches der Landes-Herr zu eignet, und solches unter seine Regalia rechnet, also daß sich niemand bey hoher Straffe daran vergreifen darf, zu welchen Ende auch die Strand-Vögte und Bereiter (wie sonderlich in Königreich Preußen des Bernsteins wegen zu erschen,) gesetzet seyn, welche Tag und Nacht allart seyn müssen, damit von den ausgeworffenen Bernstein nichts entwendet werde, dann also lesen wir in der Topographia Marchiæ Brandenburgicæ: In der ganzen Gegend der Pillau am Ufer hinauff auff etliche Meilweges lang, wird der Bern- oder Aigtstein in großer Anzahl geschöpft, und von denen Bauren in die Churfürstl. Bernsteins-Cammern geliefert, sie bekommen vor jede Tonne Bernstein eine Tonne Salz, man giebt gute Achtung darauff daß nichts wegkomme, und seynd deswegen längst am Ufer etliche Galgens auffgerichtet, wann ein Nord-Sturm kommet, so lauffen die Bauren aus denen nächsten Dörffern nach den Ufer, haben ihre Fisch-Hamen, welche sie Grittel nennen, mit denen sie ins Meer lauffen, und den Bernstein sampt den Kraut und Gemöß an welches er sich anhänget, aufffischen, und ans Land tragen, da er alsdamm ausgelesen wird, wie hiervon ein mehres in des Hartmanni Hist. Succ. Pruss. und dessen darüber ausgefertigten Chorographischen Carten voraus aber in den Jure Provinciæ Boruss. lib. 3. tit. 1. zu sehen ist, denen Danzigern fehlet es auch nicht an solcher Bernstein Fischerey, in ihrer so genannten Danziger Nehring, wie dann auch

auff solchen in der Weichselmünde Wächters und Strand-Reiters (damit nichts davon entwendet werde) gehalten werden. Aber was halten wir uns lange an der See auff, da in den Fluß Isla welcher aus Böhmen nach Passau fließet, und daselbst in die Donau sich ergießet, bey S. Georgii Berg herrliche Perlen wie Hermes in Fascic. Jur. Publi. c. 12. n. 29. berichtet, und so auch in denen Flüssen der Dielz und der Eler gefunden werden, dabero von solchen das Sprichwort entstanden, diese Flüsse wären wehret daß man sie mit rothen Sammet zudeckte, welcher Gestalt in den Elster-Fluß bey Zeitz in Sachsen grosse Perlen gefunden werden, daß man auch eine Schnur die 50. tausend Rthlr. an Werth geschäget worden, darvon zusammen bringen können, solches ist in unserm Abriss Sächsischer Commerciens, wie auch in unserm Sächsischen Indien zu ersehen.

Damit wir aber wieder auff unser Alluvions-Recht kommen, so sich etwan zutrüge, daß aus Ungestümigkeit eines Flusses, Schiffe, Hölzer, Bäume oder andere bewegliche Dinge an jemand's sein Ufer geworffen würden, wodurch solches Schaden nehmen könnte, so ist der Herr solcher Sachen schuldig, wann ihm deßfalls gebührende Anzeige geschicht, selbige in einer gewissen Zeit wieder weg zuschaffen, sonst bleiben sie verfallen, und können wann der gesetzte Termin verlauffen, öffentlich verkauft und das dafür erlöste Geld zur Reparation des dadurch beschädigten Ufers, oder auch wann man eine Schiffer Armen-Cassa hätte, darzu angewendet werden. Nach denen Sächsischen Rechten müssen solche angeschwommen kommende oder auff den Wasser gefundene Sachen, öffentlich durch ein angeschlagenes Edict kund gemacht, und solches auff 6. Wochen extendiret werden, es werde hernach gleich der Herr von solchen Sachen kund und beweise sein daran habendes Eigenthum oder nicht, so gebühret der dritte Theil dem Inventori, doch solchergestalt daß wann der letzere Casus sich begiebet, daß nemlich der Herr sich nicht meldet, alsdann die übrigen 2. Theil dem Magistratu loci heimfallen, wie solches in dem Land-Rechte lib. 2. art. 37. item beyhm Coler. Decis. 149. Carpvovio P. 2. Const. 3. def. 15. & P. 3. Const. 31. def. 18. n. 8. & seqq. sonderlich aber aus nachgesetzten Responso des Schöppen-Stuhls zu Leipzig An. 1605. ad Consulationem deß Amptmanns zu Saaleg zu ersehen, ist An. 1613. als sich den Sonnabend nach Pfingsten die Gewässer in Thüringen ergossen, eine Lade darinnen etlich weiß Geräth und andere Sachen gewesen, auff den Saal-Strom von zweyen Fischern auffgefangen, und denen Gerichten zu Saaleg zu gestellet worden, welche Lade auff Befehl der Fürstlichen Stifts-Regierung zu Zeitz



zu zweyen unterschiedlichen mahlen öffentlich von der Cangel verkündiget worden, ob sich jemand finden wolle, deme dieselbige Lade zuständig, ob sich nun wohl ein Weib hierzu angegeben, und daß die Lade ihrer Schwester gewesen, so in grossen Gewässer ertrunken, und deren nechste Erbin sie sey, vorgebracht, welches sie durch zwey Zeugen, so sie abhören lassen, erweisen wollen, dieneil aber doch beniemte Zeugen ihr nichts zum besten ausgesagt, so hat sie sich auch solcher Lade, und was darinnen zu befinden, auf das von ihr geführte Zeugniß nicht anzunassen, sondern es werden, wofern sich nachmahls kein anderer und gewisser, deme solche Lade gebühret, angeben wird, von mehr bevrührter Lade, und denen darinn befindlichen Sachen, zwey Theile dem Amt Saaleg, und der dritte Theil denen Fischern, die solche auffgefangen, nach Sächsischen Rechten, und derselben Rechts-Lehrer gemeinen Bahn, billig gefolget. V. R. W.

Schließlichen so ist bey denen Alluvionibus noch zu mercken, daß so wie jemanden durch den vorbeyst fließenden Fluß, ein Stück Landes von seinen Land entweder abgerissen, oder ihme auch von einen andern zugesetzt wird, daß nach solchen, die auf solches Land haftende Onera in jenen Fall, entweder nach Proportion seines erlittenen Verlusts vermindert, oder nach seinen Zuwachs vermehret werden können, per l. 10. ff. de R. J. und dieses darumb weil solche Aufstagen nach denen Fructibus und Einkünfften, die ein Land-Gut trägt, gerechnet, und auch nach solchen die Anschläge über des Guts Ertrag gemachet werden müssen, Cravetta Vol. 1. Consil. 195. n. 6. Klock. de Contrib. Cap. 17. n. 143. ob aber so ein Emphytevta oder Land-Mann und guter Haußwirth einige unbrauchbar gewesene Grund-Stücke, als Moräste, Wildnisse und dergleichen brauchbar machte, ihme dafür die Imposten, Erb- oder Grund-Zins zu erhöhen seyn, solches wird negativè beantwortet, weil sonst dadurch mancher von Verbesserung seines Guts, (eben wie die Tief- und Churländische und andere leibeigene Bauren von der melioration ihrer Felder und Aecker) würde abgehalten werden/ wann er sehen solte daß sein Fleiß ihme zur Last gereichen, und an statt der gebührenden Belohnung ihme der Grund- oder Erb-Zins verhöhet werden solte. Wovon mit mehrern Brunnemannus in seinen Commentario ad Tit. 41. lib. 7. Codicis & Authores ibidem allegati, sonderlich aber Struvius ad Lib. 41. ff. tit. de acquirendo Rerum Dominio a Thef. 24. usque ad 35. nachzulesen sehn.

Zu dieser jetzt abgehandelten Materia de Alluvionibus schicket sich Ach-  
tens der Connexion wegen nicht übel, auch von denen Alveis (das ist von

Denen Fluß-Betten, oder deutlicher zu sagen, von den natürlichen Gräben, und Tiefe in und über welche ein Fluß hin, und vielmahls wann es hoch Wasser ist, überlaufft, oder gar den alten Gang verläßt, anderwärts durchbricht, und einen andern Lauff seitwärts suchet, dannenhero hernach der verlassene Gang, wann der Strom nicht mehr durch denselben hingehet, unbrauchbar wird, oder gar verseiget, und durch Schlamm und Moos verstopfet austrocknet, der alte Rhein, die alte Elbe, genennet wird) etwas weniges zu reden, und zwar was desfalls Rechtsens sey, es bleibe gleich ein Fluß in seinen alten Lauff oder suche und mache einen neuen, von welchen lezern hin und wieder in diesen Tractat Exempla angeführet worden, so lang nun eine solcher Erd-Canal Tiese oder Alveus dem Wasser zu seinen fortfließen dienet, so lang gehöret solcher zu denen Regalien, und ist ohne einigen Widerspruch in Den Dominio eminenti desjenigen, der auff solchen Fluß so weit solcher in seinen Territorio fort gehet, die höchste Gewalt hat, §. 23. Instit. de Rev. Divis. l. 7. §. 5. D. de A. R. D. wann aber das fließende Wasser denselben verläßt, und einen andern Weg durchbricht, so gehöret der verlassene Alveus denen zu, welche von beyden Seiten des Ufers Güter daran liegen haben, daß aber deme also sey, solches hat Kayser Justinianus in obangezogenen S. Instit. quod si naturali also decidiret und ist die ratio diese, weil dergleichen Alveus etlicher massen ein Theil von denen nächst angelegenen Aekern zu seyn scheint, Cæpolla de Servit. Rust. præd. c. 34. Schneidewein & Harpr. ad dict. §. Land-Recht lib. 2. art. 56 in verb. Dasselbe that auch der Ubergang, und ist dieses zu verstehen von einem solchen Alveo, der von den vorbeÿ fließenden Wasser gänglich verlassen ist, Carpzov. Part. 3. Const. 31. Def. 15. n.l. oder obgleich noch etwas Wasser durch solchen hinlaufft, daß solches nur so wenig ist, daß es vor keinen rechten Strom zu achten, wie solches am besten aus derer ihrer Beurtheilung die da herumb wohnen, kan entschieden werden/ *mutata enim forma Rei, substantia ejus dicitur etiam interire* Julianus 9. §. sed si quis 3. infra. ff. ad exhib. daher auch Scabini Lipsienses ad Consult. Præfecti Torgensis A. 1600. mensis Aug. folgendes Responsum gegeben, da der Elb-Strom sich an einen andern Ort wenden, und einen neuen Strom machen, aber dennoch darneben mit den Ort, da der alte Strom gegangen, es diese Gelegenheit haben würde, daß des Orts nur Lachen und stille Wasser/ oder auch so wenig fließendes Wassers bleiben würde, daß es männiglich vor keinen rechten Wasser-Strom des Elb-Flußes halten könnte, so hätten sich die Benachbarte, die von beyden Seiten Güter daran liegend haben, mit der Fischerey und aller anderer Nutzung

zung solches Wasser-Bauchs anzumassen guten Fug, was aber die Gerichte des Orts anbelanget, bleiben dieselbe unsrer gnädigsten Herrschafft billich. V. R. W.

Hingegen kommet der von den durchgebrochenen Fluß gemachte neue Alveus demjenigen zu, dem die Regal-Stücke gehören, welchem nach ein Landes-Herr oder ein anderrr, deme die Regalia concediret, gar wohl verwehren kan, daß niemand auf solchen neuen Strom schiffe, vid. Rauchbar. Part. I. quæst. 23. n. 15. Schultz. in Synops feudali Cap. 7. n. 146. zu welchen Regal-Stücken auch sonderlich die Ripatica oder diejenige Einkünffte und Nutzungen gerechnet werden, welche gleich als ein Zoll zur Erhaltung der Ufer, vor die Überfahrt auffgenommen werden, Besold. Thesaur. Pract. verb. Fahr-Geld, welches auch also zu verstehen ist, von denjenigen Schiffe, welches man die Fähre zu nennen pfleget, in-so weit, daß derselben niemand sich gebrauche, als welcher das Fahr-Geld erleget, doch mit dieser Exception, daß dasjenige, was zur Bestellung des Ackerbaus übergeföhret wird, Favore Agricultura, von solchen Zoll frey sey, per l. Univers. 5. C. de Vectig. Knipschildt de Jurib Civit. Imper. lib. 3. cap. 18. n. 15. cum ibique allegatis, wie also auch Scabini Lipsiensis Mens. Aug. Anno 1658. ad Consult. W. C. gesprochen.

Auff des Herrn an uns gethane Frage &c. ist von Ihro Churf. Durchl. zu Sachsen unsern gnädigsten Herrn, der Herr mit denen Gerichten N. N. auch mit der Zoll- und Fahr-Gerechtigkeit auff der Elbe von, und mit der Brauker Marck, biß an die Bledinische Fähre genädigst beliehen, und hat sich in solcher Revier verwichenes Jahr begeben, daß die Elbe bey Grendenitz einen neuen Strom gesucht, und etliche Acker und Wiesen unter sich gerissen, daß nunmehr die beladene Schiffe daselbst ordentlich gehen, da dann die Grendenzer sich unterfangen an solchen Ort eine neue Fähre zu erbauen, und zu ihrer Überfahrt auff den neuen Elb-Strom zu gebrauchen, ob sie nun wohl aller Gerechtigkeit an Grund, der durch den Elb-Strom abgerissenen Acker nicht verlustig worden, und daher wann solcher Strom sich wieder anders wohin lencken sollte, sich diejenige welche zu nächst daran gelegen, so dann derselben wieder anzunehmen berechtiget werden, sie auch vorgeben, daß sie die neue Fähre nur zu ihrer Überfahrt und daß sie ihre durch den neuen Strom abgefonderte Früchte einsamlen könten, keines weges aber umb Geld und Gewinnst willen frembde Leute überzusetzen, zu gebrauchen gemeynet wären, die weil aber dennoch der Herr allein mit denen Gerichten, auch Zoll- und Fahr-  
Ge.

Gerechtigkeit auff den Elb-Ström in der angezogenen Gegend beliehen, und dergestalt dieselbe auch auff den neu-gemachten Alveo und Wasser-Lauff zu exerciren besuget, über dem auch demjenigen, deme dergleichen Regale und Gerechtigkeit zustehet, andern die Fahrt zu verbieten zu Recht nachgelassen ist, so ist der Herr der ihm genädigt verliehenen Jurisdiction Zoll- und Fahr-Gerechtigkeit nicht allein auff den alten, sondern auch auff den neuen Elb-Ström sich zu gebrauchen befugt, und deshalb die Graudnizer Fahrt wieder seinen Willen darauff zu leiden nicht schuldig, jedoch ist er ihnen ihr abgebrachtes Getreydig, und was sie zur Bestellung der durch den neuen Ström absonderten Aecker benöthiget, ohne Entgeld überzuführen, oder zu dem Ende und weiter nicht, eine eigene Fahrt ihnen zuzulassen verbunden.  
V. R. W.

Wegen der bey Gelegenheit solcher Durchbrüche, und außerordentlichen Lauffs der Flüsse, in denenselben entstehenden neuen Insuln ist zu merken, daß solche ebenfalls der Jurisdiction desjenigen unterworfen, der das Recht über den Fluß hat, per text. in l. ult. C. de Alluv. wie dann also auch die Herren Scabini ad Requisitionem Praefecti Torgensis Mens. Jan. An. 1603. gesprochen, daß vermög der Rechte dem Chur- und Landes-Fürsten, die Ober- und Erb-Gerichte, auch alle Regalien und Fürstliche Hoheiten, nicht allein auf den alten Elb-Ström, sondern auch auff den neuen, (den die Elbe zwischen Pulkwerda und Wesenig gemacht,) und zugleich auff allen darinn angelegten Werdern zuständig, ja es kan auch ein Landes-Herr den von solchen neuen Insuln kommenden Nutzen per Modum condendæ legis sich zueignen, l. in agris 16. ff. de acquir. Rer. Dom. l. quominus 2. ff. de flum. wie dann daß solchergestalt alle in den Rhône-Fluß entstandene Insuln dem König in Frankreich seyn zugesprochen worden, Nicol. Boër conf. 14. n. 16. gedencket, ein gleiches Responsum auch unterschiedliche von Petro Heigio quæst. 40. n. 16. allegirte Rechts-Lehrer vor den Groß-Herkog von Florenz, wegen des Clane-Fluß gegeben, und in des Noæ Meurers Tractat von Wasser-Recht p. 1. fol. 7. n. 9. ist zu erschen, daß alle die in den Rhein-Ström, so weit solcher das Pfälzische Gebiet durchlaufft, entstehende neue Insuln, dem Churfürsten von der Pfalz eigenthümlich zustehen, wie dann auch diesem zuwieder nicht mag angeführet werden, daß ein Landes-Fürst nicht befugt sey, seiner Unterthanen Jura zu kräncken, l. 2. §. merito 10. & §. si quis a Principe 16. ff. Ne quid in loc. publ. l. 4. C. de emanc. liber. weil ein solches nur von denen, ihnen allbe-

allbereit erworbenen und bestätigten, nicht aber von erst neu zu erwerbenden zu verstehen ist, von jenen auch ebenfalls per obangezogenen Modum legis condendæ, ein Landes-Herr zu disponiren wohl befugt, wann er erhebliche Ursachen darzu hat, wie solches ex Const. Elect. 42. (verf. als wollen wir demnach &c. pag. 4. & Ord. Torg. de An. 1583. tit. welcherdestale die **Agnaten und Mittelehnten** und in sin. **wollen auch alles dasjenige** so solcher unsrer Ordnung zuwieder angesehen und gedeutet werden mag, aus Churfürstl. Macht und Hoheit in unsern Landen hiemit corrigiret, auffgehoben und abgethan haben,) zu ersehen ist, wohin auch folgendes Leipziger Responsum gehöret. **So bleiben nicht allein die Werder**, so das Amt über Rechts verwehrte Zeit in Gebrauch und Besiz gehabt, sondern auch die andere, so zu Folge höchst gedachtes Churf. Augusti Befehls, (als welchen Seine Churf. Gn. der Werder halber, die künfftig sich anlegen werden, aus Churf. Macht und Hoheit wohl haben thun können,) nachmahls eingezogen worden, weil sonderlich die Nutzung derselbigen zur Erhaltung der Ufer-Gebäude, und also gemeinen Nutzens halber angewendet wird, mehr bemelden, Euren befohlenen Amt billich V. R. W.

Wobey jedoch zu bemercken, daß wann dergleichen neue Inseln von derjenigen Erde entstehen, die sichtbarlich von der Unterthanen Neckern abgerissen worden, solche nach dem Jure Civili §. 22. Inst. de Rer. Divis. ihnen als ihr Eigenthum durch keine Constitution in Contrarium könne entzogen werden, weil es sonst der Rechts-Regul quod nemo cum altetius Damno debeat fieri locupletior zuwieder seyn würde, am wenigsten aber der Fiscus solches zu prætendiren sich sollte in Sinn kommen lassen, es wäre dann daß selbiger Orten wo der Casus geschiehet, eine andere hergebrachte Gewohnheit wäre, welcher sodann (wie gar wohl Dn. Struve in Syntag. Jur. Feud. c. 6. item Buchn. de Jure Aquat. th. 113. und Gryphiander de Insul. c. 11. n. 2. erinnern,) billich müste nachgegangen werden.

Ein in dieses V. Capitel gehöriges und hauptsächlich abzuhandelndes Recht ist **Neundeens** auch dieses, welches lib. 43. Tit. 14. Pandect. unter der Rubric *ut in flumine publico Navigare liceat*, daß jedermann auff freyen öffentlichen Strömen die Schiffahrt zugelassen, und unversehret seyn soll, zu ersehen ist. Dieses Interdictum prohibitorium popolare in Personam, ist ein Richterliches Hülfss-Mittel, welches wieder denjenigen zu statten kommt, der die freye Schiffart auff einen öffentlichen freyen Fluß hemmen und bekümmern, neue Zölle anlegen, den freyen Gebrauch

des Ufers nicht gestatten, oder doch die Schiff-Fahrt mit neuen Verdricklichkeiten und Beschwernissen belegen will, die alsdann aus diesen Titulo entstehende Action möchte etwan folgender Gestalt concipiret werden.

P. P. **Kurer Fürstl. Durchl.** geben wir **Verò** angehörige Bürger unterthänigst, klagend zu vernehmen, was massen wir in unterfangener Schiff-Fahrt auff den Rhein von denen N. Schiff-Leuten verstehen müssen, daß so wir uns mehr auff ihres genädigsten Landes-Herrn District befinden lassen würden/ sie uns Schiff und Güter anhalten, und dadurch zwingen wolten, diese neuerliche Schiff-Fahrt einzustellen.

Wann aber genädigster Fürst und Herr, niemand verwehret werden kan noch soll, auff gemeinen Flüssen wie der Rhein-Strom ist, zu schiffen/ und die Schiffe wo es nöthig ist, an das Ufer vest zu stellen, so gar daß gegen die/ welche solches hemmen wollen, das Interdictum prohibitorium de non impediendo liberè navigare einen jeden gebühret.

l. unica in princ. & seqq. ff. ut in flumine publico navigare liceat.

Auch ein Landes-Herr ohne erhebliche Ursachen die Schiff-Fahrt auff gemeinen Strömen nicht zu hemmen oder niederzulegen vermag.

Brunneemannus ad dictam l. unicam per Grotium de mari libero.

Uns auch nicht in Weg stehen kan, daß niemand geducken mag, daß sich jemahls an unsern Ort Schiff-Leute besunden hätten, anerwogen die Schiff-Fahrt auff den Rhein meræ facultatis und nicht præscribiret wird, es sey dann, daß einer auß erfolgter Prohibition per legitimum Tempus von Gebrauch abgestanden wäre.

Brunneemannus in l. 2. ff. de Via publica & itinere publico reficiendo, Manzius. Cent. decif. Palatinarum quæst. 17. & quæst. 49. n. 15. Zieglerus in lib. 2, cap. 4. §. 15. ad Grotium de Jure belli & pacis.

Welches aber wie wir versichert, von unsern Vorhaben, nimmer wird können dargethan werden, und wir demnach solchergestalt das zuläßige gemeine samt dem Völker-Recht vor uns haben.

Als gelanget an Eure Hochfürstl. Durchl. unser unterthänigstes Bitten, Dieselbe geruhen uns bey der freyen unternommenen Schiff-Fahrt, gegen die wiedrige Bedrohungen, nicht allein zu schützen, sondern auch dabey anzufügen zu lassen, daß wann gegen uns dem Kayserl. und Völker-Recht zuwider, einige Thätlichkeit ausgeübet werden sollte, ein gleiches in dießseitiger Vormäßigkeit vorgekehret, und dadurch ipso facto gegentheils Vornehmen unterbrochen werden soll.

Zu besserer Erklärung dieser Materia ist insgemein zu wissen, daß nach denen gemeinen Rechten ein jedes fließendes Wasser vor allgemein gehalten werde, §. 1. Inst. de Rer. Div. l. 2. §. 1. D. de Rer. Divis. welches Ovidius lib. 6. Metamorph. in folgenden Versen ausdrucket:

Quid prohibetis aquas? Usus communis Aquarum est  
Nec Solem proprium natura, nec æera fecit  
Nec tenues undas in publica munera veni.

Wie es dann auch Cicero lib. 3. Offic. durch sein non prohibere Aqua profluente also will verstanden haben, deutlicher aber aus den Vierfachen Gebrauch des Wassers zu erkennen ist, nemlich daß uns das Wasser 1.) zum trincken, und andern Hauß-Gebrauch, Zweytens zum waschen, Drit- tens zur Schiff-Fahrt, und Vierdtens zur Fischerey diene/ da solches dann nach denen beyden ersten Gebräuchen jedermann gemein seyn muß, also daß ein jeder ohne Unterscheid solches zum trincken und waschen gebrauchen kan, es müste dann in jenen Fall ein prætendirter Herr des Wassers/ ein boßhaff- tiger Wolff, oder neidischer Hund seyn/ welcher das unten am Bach trin- ckende Schaf beschuldigte, daß es ihm das Wasser unlauter und trübe machte, oder daß er aus Neid einen andern, wie der Hund dem Ochsen, das Heu nicht gönnete/ welches er doch alles nicht selbst verzehren kan, oder daß er gar wie vormahls der König in Frankreich Ludwig der XIV. gethan, ei- nen gewissen Impost auff das Trinck-Wasser legte, worüber, (weil wie da- mahls die Rede gieng, daß solches auch auff andere Elementen also gesche- hen solte) ein lustiger Kopff folgendes Satyrisches Supplicatum Nahmens des Elements der Luft gemacht, dessen Überschrift war:

*Tres humble Remontrances des vents & des Sephirs au Roy, de  
Context aber Grand Monarque, puissant Roy. Nous Elements, Habi-  
tans de l' air, enfans d' Eole notre Pere, favoris des Astres, nous sou-  
pirons & nous abaissons, tranquillement deuant votre Majeste, pour lui  
faire connoitre notre profond chagrin, voyant que ses Ministres nous  
veulent assujettir vn dur' esclauage de maltote honteuse pour notre fran-  
chise, que nous avons recue de la nature qui nous ayant placés au plus  
eminent & au plus beau sejour qu'elle ait formé, nous ne pouvons souf-  
frir de contrainte sur notre liberte, de plus, Sire, nous sommes faits pour  
le bien & pour la satisfaction des hommes, qui ne peuvent vivre sans*

nous. Quelle tyrannie de nous voir sous le joug d'un impôt infame, qui arrête notre course naturelle, & nous prive de nos premiers avantages! Permettez nous donc, grand Roi, de nous retirer entierement de France, sans estre dragonnez ni bombardez, & de nous refugier dans des pais de paix, ou les Puissances souveraines ne troublent point leurs sujets par aucune tyrannie; faute de quoi nous declarons a votre Majesté que nous serons contraires a toutes les flottes qu'elle mettra sur mer, & a tout ce qu'elle entreprendra sur les eaux nos cheres soeurs, meme nos sephirs, qui l'ont tant favorisée, ont resolu de ne plus paroître dans ses palais, ni dans les belles solitudes qui font ses delices. Combien de fois, Sire, avez vous loué notre agreable fraicheur aux pieds des beautez qui vous ont enchanté: tous ces bien faits sont oubliez aussi bien que ceux des vents nos alliez, qui ont favorisé mille & mille fois vos Armees Navales. Souvenez-vous, illustre Prince, de toutes nos faveurs, & nous redonnez notre tranquillite ordinaire, autrement nous vous quittons pour estre tous occupez au service du grand Cesar, du grand Achille, de ce Siecle, qui fait respirer le repos & la joye dans l'Isle Britanique & dans les pays ou il regne. *Signe les Vents & les Sephirs.*

Was das freye Waschen in einen Fluß oder Bach anbelanget, so hat es mit solchen wohl seine gewisse Wege, wiewohl auch an unterschiedlichen Orten denen Manufacturen, Färb- und Gärbereyen und andern Handwerckern, ihres waschens und ausspühlens wegen, ebenfalls eine gewisse Maasß und Stelle vorgeschrieben ist, bey Schiff-Fahrten und Fischerereyen hingegen, hat es nunmehr schon eine ganz andere Bewandniß, und ist die Erste als von welcher wir nach Anleitung obiger Rubric dieses Orts allein zu handeln haben, auff Schiffreichen Flüssen, nicht mehr so frey, daß nicht die dar an gränzende Potentaten und mächtige Republicquen, (wegen ihrer Landes-herrlichen Superiorität und der in Verfertigung und Unterhaltung der Schleußen, Dämme, Ufer und Brücken auffzuwendenden Unkosten, solche Schiff-Fahrt mit Zoll belegen, auch vielmohls aus gewissen Staats-Usachen selbige gar verhindern und verbieten sollen, wie dann auch solche ihre Hindernisse u. Verbot sich vielmohls so gar auff die offenbahre See erstrecket, der Ursprung der Zölle aber (von deren ihrer Uebermaß wie sehr solche denen Wasser-Fahrten hinderlich sey, schon in den vorigen Capiteln gehandelt haben) von großer



Herrn ihrer übernommenen Beschützung und Beförderung, der durch ihr Land gehenden Schiff-Fahrt herkommet, vid. Hahn ad Wesembec de Public. n. 4. ille enim non donat qui necessariis oneribus succurrit l. 21. ff. de Donat. inter Vir & uxor. umb welcher Ursachen willen, auch derjenige straffbar wird, der gemäßigte Zölle vorseßlich defraudiret und hintergehet, l. 14. §. 2. D de Publican. item Reces. Imperii de A. 1530. S. (wiewohl auch die Abschiebe) ob nun wohl vor solche Zoll-Abgaben denen Durchschiffenden sicheres Geleit vor allen feindlichen und räuberischen Überfall, und im Fall daß sie beraubet würden, von den Geleits-Herren Ersetzung ihres Schadens geschehen sollte, wie solches das Land-Recht lib. 2. Art. 27. also haben will, in verbis wann einer an jemand Zoll giebt, derselbe soll ihn für Schaden behüten, oder soll ihm den Schaden gelten, item daß allenthalben die Brücken und Schleußen, Ufer und Dämme dergestalt solten in baulichen Stand erhalten werden, daß die zu Wasser fahrende bequem fort kommen, und wann die Flüsse von ihren Schlamm, Steinen und Hölzern, auch von den darinn befindlichen Untiefen, und Sand-Bänken geräumet und gereiniget, Nacht-Feuer und was sonst vor Requirira zur Schiff-Fahrt erfordert werden, angeschaffet worden, selbige desto sicherer ihren Weg verfolgen könten, so ist doch hieran fast durchgehends ein großer Mangel und allgemeine Klage, welche wie in dem dritten Capitel dieses Tractatus gemeldet worden, die Schiff-Fahrt auff denen Flüssen heutigs Tags sehr hindert und beschwerlich macht, sonderlich thun es auch die dabei mit untern auffende, und daselbst gleichfalls erzehlte politische Ursachen, als daß etwan dem frembden Durchschiffenden seines Handels Aufnahm nicht gegönnet, und dannenhero solches von gegen Seiten verdeckter Weise so viel als möglich gehindert wird, welches eben dasjenige ist was die Schiff-Fahrt auff der sonst freyen offenbahren See auff Seiten der Schwächern gegen Stärckere sehr beschweret, vielmahls auch diese Legere selbst (wann sie nehmlich einander ihr auffnehmendes Handels-Glück mißgönnen) dergleichen gegen einander practiren, wie dann eine solche Jalousie zu denen beyden Haupt-Schrißten de mare Clauso & Libero Anlaß gegeben, da jene von Johanne Seldeno in faveur Caroli I. Königs in Engeland, diese aber von den berühmten Grotio vor die Holländer verfertigt worden, welcher legere nach denen Römischen Rechten § 1. Inst. de R. Div. das Elementum Maris vor eine Sache die jeden gemein sollte, declarirte, wie solches auch Cicero lib. 1. de Officiis gethan, da er fraget quid tam commune quam mare fluctuantibus litus ejectis? Es kam aber dieser Streit von der geschlossenen und freyen See,

damahls hauptsächlich von der Holländer ihren Hering-Fang her, wovon der Groß-Brittanische König Zoll haben wolte, zur Antwort aber hören mußte, die offenbahre See wäre *Juris Gentium*, und von der Natur so reichlich mit Fischen gesegnet, daß jedermann deren genug darinn haben könnte, ihres Ab- und Zuflusses halber hätte sie auch keine Gränzen, dannhero könnte auch von niemand keine Jurisdiction darauff prätextirt, viel weniger ein Zoll darauff geleyet werden, welches Hugo Grotius in obbemeldten seinen Tractat de *Mari libero* c. 5. mit diesen Worten ausdrückete: *Commune est omnium Maris Elementum, infinitum scilicet ita, ut possideri non queat, & omnium usus accommodatum sive Navigationem respicimus, sive etiam piscaturam* (Baudius lib. 2. de *induciis Belgicis*) ferner in der 17. Epist. ad Gall. da er schreibet in ipso Colloquio plane ad silentii metas Anglos redegimus, ostendimus enim non posse nobis Maris, quod natura commune est, usum eripi, aut Balenarum, quæ nullius sunt Occupationem, hingegen wurde auff Seiten der Engelländer zur Behauptung der Königl. Jurisdiction über den Oceanum angeführet, l. 14. D. de Injur. l. 13. Comm. Prædior Nov. 56. und daß auch die Venetianer niemand die Freyheit in den Adriatischen Meer oder ihren Golfo zu schiffen erlaubten, der nicht gebührenden Zoll dafür bezahlte, in welcher Befugniß sie sich von undenklichen Jahren her possessionirt zu seyn beweisen wolten, vide Peregrin. l. 8. de *Jure Fisci* §. 19. Pacium in Tr. de *Dominio Maris Adriatici*. Strach. de *Navig.* §. 8. welche der Engelländer ihre Rationes hernach Seldenus in seinem obbemeldten Buch de *Mare Clauso* auff's beste unterstützte, wiewohl man genugsam im Durchlesen desselben mercken kan, daß er auf Befehl Königs Caroli gleich wie der Grotius in Faveur seiner Lands-Leute der Holländer geschrieben, die auch jederzeit des Englischen Einspruchs ungeacht, bey ihrer Hering-Fischerey unerschrocken geblieben, und nach langen Wort-Streit endlich den König von Engelland nur dieses sagen ließen: Sie wolten ihm in seinen Begehren willfahren, wann er die Brittanische See von der Holländischen durch eine Mauer würde unterscheiden lassen, auff welche lächerliche Antwort der Seldenus damahls auff Königl. Befehl zwar wieder antworten mußte, die Holländer aber setzten ihm den Graswinckel entgegen, der seine Antwort refutiren sollte, worauff es hernach auch dabey geblieben, und seiter dem dieser Streit nicht sonderlich mehr gereget worden, merckwürdig ist hierbey was einer von denen Herren Staaten, als besagter Graswinckel in ihrer Hochmögenden Versammlung sein wieder Seldenum verfertigtes Buch präsentirte, geantwortet, es wäre mit allen diesen Feder-Streit nur ein vergeblich Ding, und

und käme die Entscheidung deſſen bloß auff denjenigen an, der das ſchärffſte Schwert in Händen hatte, zu vermünden war es auch daß da die Engländer damals ſo ſtarck auff ihre Herrſchafft über die See gedrungen, ſie An. 1580. zu der Königin Eliſabetha Zeiten da ſie mit denen Spaniern über die Schiff-Fahrt nach Indien zerfallen waren, ſelbigen eben die Rationes entgegen ſetzten, welche ſie hernach von denen Holländern einnehmen mußten, nemlich: *Maris & Aeris uſum omaibus eſſe communem, nec Jus in Oceanum populo aut Privato cui quam poſſe competere, cum nec uſus publici Ratio occupationem permittat.* Welches bey nahe dasjenige ſagen will was dorten bey den Livio geſehen wird: *Mare Virorum fortium eſſe, Mars communis, Maris communi- onem, & Dominium Martis, Dominium Maris evincere,* das iſt: Wer der Stärckſte in der See wäre, der behielte den Platz, welches auch nach der Zeit unterſchiedliche mahl zwischen Engeland und Holland eingetroffen, ſonderlich zu Cromwels Zeiten, da die *Materia* vom Hering-Fang wieder auff's Tapet, und es u. achmahls darüber zum Schlag kam, wie hiervon mit mehrern die Niederländiſche Geſchichte können nachgeleſen werden. Wir könnten dieſes Orts hierzu auch noch anführen *quod Secundum leg. Rhodiam, Imperator Maris ſit etiam Terræ Dominus* oder wie es Cicero lib. 10. ad Attic. Epist. 7. giebet, *qui mare tenet eum neceſſe eſt rerum potiri,* daß der die See habe, auch Meister zu Land ſey, welches wir in denen ſeyern Nordiſchen Kriegen an denen hin und wieder geſchehenen Lands verderblichen Deſcenten wohl geſehen, in- gleichen könnten wir auch der Venetianer ihrer angemachten Herrſchafft über das Adriatiſche Meer, und ihrer jährlichen Vermählung mit denſelben geden- cken, auch was etwan andere Puillances ſich in dieſes oder jenes Meeres-Distri- ct, vor einer Jurisdiction und eigenthümlichen Herrſchafft zu geeignet, allein weil dieſer unſer Tractat bloß von der Schiff-Fahrt die auff inländiſchen Flüſ- ſen geſchiehet handeln ſoll, ſo bleiben wir billich bey denenſelben, und bemercken erſtlich, daß zu weilen gewiſſe *Pacta* die zwischen Nationen und Republicquen gemacht worden, die Beschiſſung der Flüße und die darauff vorzunehmende *Commercia* in gewiſſe Grängen ſetzen, *vid. Gryphiander de lulul Cap. 25. n. 78. & ſeqq.* zu weilen auch *de facto* der Landes Herr durch deſſen *Territorium* der ſchiffbare Fluß gehet, gar keine frembde oder doch nicht gern darauff leiden will, damit ſeinen Unterthanen die Schiff-Fahrt allein verbleiben möge, bey welchen Verbot aber gar viel zu bedencken, ſelbiges auch nicht allezeit ſo heilsam oder von der Wirkung iſt, daß es den darunter intentirten Zweck nach ſich ziehen ſolte, in Erwegung daß alle menſchliche und irdiſche Dinge den

Wechsel und der Veränderung unterworfen, und da vormahls die Hansee-Städte die Handlung auf Engelland, Schweden und Moscau &c. allein gehabt, und diese Reiche und Länder mit ihren Schiffen, (auch mit Ausschließung der natürlichen Einwohner) befahren haben, diese Nationes jetzt zu ihnen kommen, und ihnen die Waare vor die Thüre bringen, etwan ist auch der von 100. Jahren gültige und damahls heilsam gewesene Schluß diesen oder jenen ausländischen trafiquirenden die Reschiffung unsers Stroms nicht zuzulassen, dadurch in der folgenden Zeit zu Wasser gemacht worden, daß solche Ausländer, (wie leichtlich mit Exemplis zu beweisen stünde,) andere Auswege gefunden, deren sie sich hernach weit nützlicher als wann sie bey uns das Durch- und Vorbey-schiffen frey gehabt hätten, bedienen können, worüber aber indessen denen Unsrigen diejenige Emolumenta entgehen, welche wir schon anderwärts von einer gewissen Stadt, daß solche ihr (weil sie auff ihr Altfränkisches und nicht mehr de Tempore seyendes Geseß, daß bey ihr Gast mit Gast nicht handeln soll, getruget,) entgangen seyn, erzehet haben, und mag hieber auch das Exempel des Rhein-Stroms abermahl quadriren, dessen allzuwiele Zölle, denen selbiger Orten Handlenden, die Land-Wege mit besserer Ménage als die Wasser-Fahrt zu gebrauchen an die Hand gegeben haben.

Hierzu kommt nun auch, daß die Schiff-Fahrt auff den Flüssen darumb mit Recht und Billigkeit gehindert wird, wann der Ausländer solche Waaren zuführen wolte, die wir selber genug im Lande haben, und deren Debit wir am ersten zu suchen schuldig seyn, also da in Italien selbst Alaun-Bergwerke erfunden worden, verbot der Pabst dieses Minerale nicht mehr von ausländischen Orten einzubringen, damit das Seinige nicht darüber beliegen bliebe, zu welchen Ende auch wie Gregor. Tholof. lib. 4. de Republ. Cap. 7. n. 9. meldet, das Collegium Militum St. Petri (umb auff allen Unferschleiff der darinn geschehen könnte, Acht zu geben,) eingeführet worden, und so wird auch bey unfruchtbaren Jahren die Ausführung des Getreids, wann man dessen im Land selbst benöthiget, nicht gestattet, welches auch auf Pulver und Bley, und allerhand Kriegs-Munition, dadurch ein Land vor solchen nothwendigen Requitis möchte entblößet, und dessen Feind dadurch gestärcket werden, zu verstehen ist. In den Codice finden wir einen ganzen Titulum nehmlich den 41. Lib. 4. quæ res exportari non debent, was vor Waaren nicht dürfen ausgeführet werden, ingleichen den 63. Tit. in eben diesen Buch de Commerciis & Mercatoribus, welche beyde als Kayserliche

Constitutiones der sonst freyen Schiff-Fahrt schon gewisse Gränken sehen, wie dann auch hierinn auf jedes Orts Gewohnheit, (und nachdem die Obrigkeit eines Orts die Schiff-Fahrt auf ihren Strömen ganz oder zum Theil frey zu geben gut befindet,) zu sehen ist, Ulpian. in l. 6. §. 4. ff. de Offic. Præsid. sintemahl! durch ein solches Einschräncken die allgemeine und natürliche Freyheit eben nicht auffgehoben wird, indem ein jeder Staat und Stadt, was seiner Bürgerschaft gut und nützlich sey, am besten wissen muß, l. 6. ff. de J. & J. und so können demnach über obigen 14. Tit. lib. 41. Cod. ut in flumine publico navigare liceat die Rechts-Lehrer gar wohl glossiren, daß die sonst freye Schiff-Fahrt zwar kein Privatus, aber gar wohl derjenige, der die Jurisdiction über solchen Fluß hat, aus erheblichen Ursachen verhindern und einschräncken könne, vid. Rosenthal. cap. 5. de feudis quæst. 22. & 23. allermeist wann solcher Flüsse Eigenthum die daran gränzende Herrschafften sich vorlängst her zugeschrieben, wie etwan die Venetianer mit den Adriatischen Meer, die Perusiner mit den, in ihren Land befindlichen See, die Genueser mit den Ligulischen, und die Florentiner mit den Tyrrhenischen Meer gethan, daß auch die Cron Dennemarck alle aus- und nach der Ost-See kommende und gehende Schiffe, keinen andern Weg als durch den Sund wolle nehmen lassen, und ihnen die Fahrt zwischen Seeland und Fühnen, ob ihnen gleich solche bequemer seyn möchte, gänglich verbiete, solches ist bekannt, und so lassen sich auch die Bremer, Hamburger, Magdeburger, und sonderlich die Niederländische Städte auff ihren Flüssen keinen Eintrag thun, ja die Rostocker wollen auch Krafft eines von der Universität Ingolstadt erhaltenen Responsi, (welches Vol. 5. Consil. Germ. Conf. 24. quæst. 17. zu erschen,) gegründet seyn, daß sie auff ihren Warne-Fluß und in ihrer Warnemünde die freye Schiffahrt und Ausfuhr, auch ihren eigenen Landes-Fürsten verbieten mögen, daß also was deßfalls auff einem Fluß und Strom Rechtens und Gewohnheit sey, billig zu observiren ist. Zumahl da auch aussere diesen offtmahls ganz aussereordentliche und zufällige Ursachen sich finden können, warumb die sonst freye Schiffahrt auff einem Fluß zu hemmen ist, davon unterschiedliche allbereit oben angeführet worden. Eine mehrere Freyheit haben hingegen schon diejenige frembdē Schiffe, welche nichts anders als nur eine freye Passage und Durchfahrt verlangen, wiewohl auch bey solchen ein wachendes Auge auff des Landes seynen daraus ziehenden Nutzen oder Schaden zu haben, wie solches weitläufftig mit Exemplis bey den Marquardo de Jur. Commer. lib. 1. Cap. 17. §. 30.

usque ad 40. de Restrict. Commerciorum, & Jure prohibendi Transvectionem, bewiesen wird, da er sonderlich aus der Lübeckischen Kauffmanns-Ordnung de An. 1607. den 28. August. den Siebenden hierüber abgefaßten Articul folgendes Inhalts anführet. . . . und alsdann auch mit Durchschleiffung der verbotenen und unfreyen Waaren, so aus der See hier ankommen, dieser Stadt Bürgerschaft, welche gleichwohl alle Onera Civilia tragen muß, grosser Nachtheil zugefüget wird, derowegen damit jedermänniglich wissen möge, welche Waaren von Alters her frey oder nicht frey durchgestattet werden, so sollen erslich die Waaren, so aus den Reich Dennemarck angebracht werden, nach laut des Odenkeischen Vertrags, nicht durch passiren, sondern an Bürger verkauft werden, oder aber nach Verlauff der freyen Zeit wieder zurück gehen, desgleichen sollen allerhand Victualien, sie werden aus Schweden, Norwegen, Finnland, oder aus andern Orten hergebracht, nicht durchgestattet, sondern nur an Bürger verkauft und verhandelt werden, oder auch wieder zurück gehen, also auch zum Dritten soll alles Kupffer, Ofenmund, Eisen, Fellwerck, Tran, Zbeer, und andere Waaren, so aus Schweden und Finnland, es sey durch die Schweden oder Finnen selbst, oder auch andere Frembde anhero geschafft worden, gleichfalls nicht durch passiren, sondern an dieser Stadt Bürger verkauft werden &c. wie hiervon ein mehres in der An. 1610. von dem Lübeckischen Magistrat. gemachten Erläuterung zu ersehen ist.

Das Jus Angariarum, oder Schiff-Beschlags-Recht ist Zehendens auch ein Recht vermöge dessen eine Landes- oder Stadt-Obrigkeit, in hohen Nothfall der Unterthanen und auch der Frembden, ihre Schiffe zwingen und anhalten kan, daß selbige zu des Landes Diensten ihre eigene Angelegenheit und Berichtigungen hindansetzen, und dem Landes-Herrn oder der Republic, unster und in welcher Gewalt und Territorio sie seyn, dienen müssen, l. Jubemus 10. C. de SS. Ecclesia, also lesen wir gar oft in denen Zeitungen, daß in diesen oder jenen See-Haven, Strömen und Flüssen, sowohl einländische als frembde daselbst in Ladung gelegene Schiffe, wären in Beschlag genommen, und ihnen Volf, oder Munition, Bau- und Kriegs-Materialia, Proviant und andere Kriegs-Requisita zur Ladung und Überfahrt nach gewissen Ländern, Provinzien, Lägern, und Städten eingegeben worden, dessen sie sich dann auch (ob es gleich wieder ihren Willen geschehen, und ihnen Hinderung an ihren andern Geschäften gebracht,) nicht haben entziehen können, wie dann die Elbe, die Oder, der Rhein, und der Donau-Ström viel

Exempla solcher Schiffs-Beschläge, sonderlich zu Kriegs-Zeiten auffzuweisen haben, jedoch solte ein Landes-Herr sich dieses Rechts nicht anders als in höchsten Nothfall, und wann des Landes Wohlfahrt darunter verfiret, auch ein solches unumbgänglich seyn muß, gebrauchen, arg. l. ult. C. de Fabric. item l. 1. Cod. de quibus muneribus nemini se lic. excus. Lib. 10. indem billig ein Unterschied zwischen denen *Angariis*, und denen *Operibus* ac *Servitiis Rusticorum* zu machen ist, sintemahl jene *Regalia* seyn, die aus den Superioritäts-Recht herrühren, dieses aber verschriebene und schuldige Frohn-Dienste, welche der Unterthan vel *Conventione*, vel *Præscriptione* zu prästiren schuldig ist.

Ferner so seynd auch solche *Angaria*, oder daß in Nothfall der Obrigkeit mit Wägen, Pferden, Vorspann und Schiffen muß gedienet und gesfröhnet werden, nicht *munera personalia*, sondern *patrimonialia*, welche eigentlich auff denen liegenden Gründen, wie etwan in einigen Ländern Deutschlands die also genaante Ritter-Pferde hatten, l. 11. de Vac. & Excus. numer. l. ult. l. 21. de muner. & honor. l. 11. C. de SS. Ecclesia. Dahers auch in Ansehung derselben ein jeder Haus- und Erbgeffener Unterthan, solche ohne einige Ausnahm von seinen liegenden Gründen, wann es nöthig ist, prästiren muß, vid. l. fin. Cod. de navibus non excus. wiewohl nicht aufferhalb den Territorio, es wäre dann daß deßfalls ein anderes Herkommen wäre, als worauff in dergleichen Rechten und Oneribus billig zu sehen ist, Conf. D. Strauch. de Imperio Maris Cap. 6. ubi de navium *Angariis*, item D. Schilt. Dissert. *Angar. & Parangar.* sonderlich muß in dergleichen Fällen vor frembde Schiffe *Consideration* getragen werden, quippe. tali Navi ut vel naviget, vel merces alterius deferat, vel quicquam aliud efficiat imponi non potest. Cæpoll. de Servitut. rust. prædior. tit. de Navib. Rubric. 39. es sey dann daß solches mit ihren guten Willen geschehe, und sie gebührend dafür bezahlet werden, wie also gar wohl Seldenus lib. 2. de Mari Clauso. c. 20. schreibet, in verb. Hanc Navium detentionem semper intelligas oportet ad *Justitiæ* Norman. facta, ut pro ratione tum *Doliorum* quibus ultimabantur, tum pro *Nautarum* numero, *conductorum* congrua merces esset præstanda. Das ist, bey in Beschlag genommenen Schiffen ist vornemlich dahin zu sehen, daß es nach der Gerechtig- und Billigkeit damit zugehe, und ihnen nach ihrer Gröffe und Anzahl ihres Votts-Volcks so darauff seyn muß, billiche Bezahlung wiederfahre, ob aber derjenige Landes- oder Krieges-Herr, der solcher Gestalt frembde Schiffe in Beschlag nimmt, und selbige zum

Kriegs-Gebrauch anwendet, wann solche in der Zurückfahret etwan verlohren giengen, dem Schaden zu bezahlen und zu ersetzen schuldig sey; darüber wird nicht unbilllich gefragt, diejenige, welche Negativam behaupten, sagen, daß der Landes- oder Krieges-Herr nur allein die Ersetzung des Schadens, welcher denen in Beschlag genommenen Schiffen in Kriegs-Actionen zustößet, zu vergüten auff sich genommen hätte, da aber das Schiff daselbst nicht, sondern auf der Zurück-Reise geblieben, wäre er auch zu keiner Ersetzung verbunden, l. cum Prætor ff. de Judic. c. nonne benedicimus de Præsumt. Surd. Conf. 25. n. 33. & seqq. indem in solchen Fällen die menschliche Vorsichtigkeit und Bedingung die Verordnung der Gesetze aufhebe, l. fin. Cod. de Pact. Convent. überdem so wäre solches ein Casus fortuitus, zu welchen kein Conductor oder Pächter antworten, oder solchen über sich ergehen lassen dürfte, per l. Contractus 23. de R. J. l. 5. §. 2. verfi. sed ubi utriusque ff. commod. l. 108. §. 12. ff. de Legat. 1. l. ex conducto 15. §. Si vis tempestatibus 2. verb. si incurfus hostium l. item quaritur 13. §. exercitu 7. ff. locat, allein diejenige, welche das Contrarium oder die Affirmativam statuiren, daß nemlich ein Landes- oder Krieges-Herr auch solchen Schaden zu ersetzen schuldig sey, die führen dessen zum Fundament, was Luc. de Penn. in l. 2. Cod. de Nav. non excus. geschrieben, daß nemlich wann ein Landes-Herr einmahl ein Schiff zu seinen Dienst in Beschlag genommen, er solches, wann es umkommt, bezahlen müsse, es geschehe gleich der Schaden durch Feindes Gewalt oder einen Zufall, deren keine, sie haben Nahmen wie sie wollen, ausgeschlossen werden, vid. Cephal. conf. 157. n. 17. Cravetta Conf. 242. n. 15. Menoch. 4. Præsumt. 89. n. 90. und müste man in solchen Beschlags-Contractibus viel zu thun haben, wann man diejenige Casus die gelten und nicht gelten sollten, specificiren wolte; genug ist es, daß der Conductor solche Schiffe wieder unversehrt an Ort und Stelle schaffen muß, wo er sie hergenommen, propter Exuberantiam bonæ fidei, welcher allezeit in Contractibus, welche Fürsten und Herren mit Kauff-Leuten machen, noch heiliger als was mit andern geschieht, sollte unterhalten werden, wie hiervon bey Albin. Gentil. 2. de Jur. belli Cap. 4. Antimach. lib. 3. de Repub. theorem 21. vornehmlich aber bey den Herrn Marquard de Jur. Mercat. lib. 2. Cap. 5. de Navium singularibus von No. 38. an biß 60. ein mehres zu lesen ist.

Daß auch Liffkens alle Unterthanen und Einwohner eines Lands; Stadt oder Republic, bey grossen Wasser-Schaden das ibrige zur Reparation der Schleußen, Deiche oder Dämme, ohne Ansehung der Person, bey zu tra-



gen schuldig seyn, und sie hierwieder keine Privilegia schützen mögen, solches geben nebenst der selbst redenden Billigkeit, auch so viel Lands herrliche alte und neue Verordnungen und beschriebene Rechte an Tag, also lesen wir von Roblesio den Stadthalter in Friesland, daß als An. 1570. etliche Widerspänstige die durch eine grosse Wasserfluth zerrissene Deiche, nicht wieder wolten machen helfen, u. desfalls ihre darüber in Händen habende Privilegia vorschützen/ er dieselbe wie in der Ost-Friesischen Duyck- und Syl-Rechts-Ordnung zu lesen, folgender Gestalt aneredet habe: Si litigium Tuum vel Literæ tuæ Aggeres publicos reparare possunt bene est, sin minus, te oportet Reparationem istam suscipere & præstare, etiam si Crinibus esses attrahendus, cui nihil omnino obstat, & est in Rem tuam, & frustra repugnas, quid clamas vel vociferaris, prodesse tibi cupio non nocere, mea est sic ratio, etiam invitos servare habeo & ingratos: Modo interim non desituas Refectionem Aggeris, vel potius latera Tua opponam fluctibus quam in dubium venire patiar salutem Patriæ: Das ist, wann dein streiten und deine Freyheits-Brieffe die Dämme können machen, so ist es gut, wo nicht so must du deichen, und wann du auch mit denen Haaren soltest darzu gezogen werden, und soll hierwieder nichts helfen, ist es dir nützlich und du wiederstrebest umbsonst, was beklagst du dich dann? Ich will dir Nutzen und keinen Schaden zu fügen, ich habe diese Meynung daß ich auch die Undankbare und die Unwillige wolle erhalten, wilt du streiten und processen/ so kan ichs wohl leiden, wann nur inzwischen die Deiche in Stand gebracht werden, ich will dich lieber denen Fluthen entgegen stellen, als daß ich leiden will, daß das Land in Gefahr und Schaden gerathe. = = = Diesen seinen Worten einen bessern Nachdruck zu geben, ließ er her nach hin und wieder Galgens auffrichten, und an solche die Widerspänstige hencken, ihre Freyheits-Brieffe aber wann sie ihme vorgezeiget wurden/warffer in die See, welcher Gestalt der sonst tyrannische Duc d' Alba ein gleiches denen Flämischen Herren/ die sich das ihrige zur Deich-Reparation zu contribuiren gewergert, geantwortet habe/ und daß sie ihre in Händen habende Freyheits-Brieffe in die Durchbrüche der Deich und Dämme legen, und zusehen möchten, ob sich das einstürgende Wasser dadurch wolte auffhalten lassen, solches ist allbereits anderwärts in diesen Tractat von uns angeführet worden, Krafft eines von Kayser Carl den Grossen denen Friesländern erteilten Privilegii, dörfften dieselbe zwar keine Heer-Fahrt. mit ihme thun, das ist: mit ihme ausserhalb ihres Landes Gränzen zu Felde ziehen/ sie müsten sich aber hingegen nicht weiter über Land begeben, als daß sie des Abends wieder zu Hause seyn könnten, und

also keine Nacht aus ihren Häusern bleiben, damit wann ungefehr eine See-Fluth und Überschwemmung käme, sie umb so viel eher bey der Hand seyn, und solche abwehren könnten.

Billich aber werden darumb die Einwohner eines Landes in welchen zur allgemeinen Landes-Wohlfahrt kostbare Wasser-Bebäue an Schleusen, Dämmen, Deichen und Ufer-Befestigungen zu führen seyn, zur Contribution und Mitleidenheit angehalten, weil der Nutzen welcher aus der Schiff- und Rivier-Fahrt, (wo solche ungehindert ihren Fortgang hat) entspringet, sich direct und indirect über sie alle erstrecket, sonderlich wann man es von Seiten der Dadurch auffnehmenden Commerciorum betrachtet, nun ist aber der Natur gemäß, daß wer den Nutzen einer Sache empfindet, auch zugleich das dabey vorfallende incommodum sich müsse gefallen lassen/ arg. l. 10. ff. de. R. J. item Klockium de Contribu. c. 7. n. 15. woben doch die Rechts-Lehrer diesen Unterschied machen, daß solches alsdann erst geschehen müsse, wann des Landes Ararium dergestalt erschöpft wäre, daß anders nicht als durch eine allgemeine Contribution ein solcher kostbarer Bau könnte geführet werden, vid. Rinnakd Cons. 10. n. 2. Munnoz de Escobar de Raciocin c. 25. n. 23. allein daß diese Meynung allzu general sey, beweisen wir damit, weil wann gleich ein Landes Ararium noch so viel Geldes in Vorrath hätte, als zu einen solchen Wasser-Bau erfordert würde, solches darumb nicht eben schuldig sey selbiges ganz und gar dazu anzuwenden, und sich dadurch in Stand zu setzen, in vielleicht noch wichtigeren Begebenheiten, zu welchen ebenfalls baare Mittel erfordert werden, ohne Geld zu seyn, sondern es ist genug wann das, von denen Unterthanen zu unumbgänglich nothwendigen Landes-Verbesserungen aufgebrauchte Geld, dergestalt angewendet wird, daß kein Unterschleiff dabey vorgehe, und dessen nützliche und menagirliche Anwendung, allezeit wann und wo es nöthig ist, könne dociret werden, wiewohl wir auch dieses nicht wollen in Abrede seyn, daß z. E. die Angrängende an einen Fluß, welche sich dessen am meisten bedienen, oder von der Schiff-Fahrt auff demselben ihre meiste Nahrung haben/ ingleichen auch das Ararium selbst wegen des Theils seiner Einkommen, welche es durch die Schleusen, Haven, Passagen, Geleits und Zoll-Gelder auff solchen Flüssen erhebet, vor andern zum Bau, Reparation und Befestigung dergleichen Wasser-Wercke können angesprochen, und die weit davon entlegene so lang als jene noch capaces seyn, damit verschonet werden.

Zwölfften so finden auch die sonst bey See-Fahrten eingeführte Gewohnheiten und Rechte, des *asscurirens*, der *Haveren*, und der *Bodmeren* bey  
inlan

inländischen Wasser-Fahrten ebenfalls ihre Stelle ob wohl solche bey denen Oberländischen und Land-Städtischen Kauffleuten noch nicht in Übung genommen, auch etwan aus Mangel der Commercien-Collegiorum, (als welche dermahlen in Teutschland nach der Art wie ich sie gern haben wolte, und als das Wohlseyn der Länder solches wohl erforderte, so rar als weiße Mohren seyn,) noch lange nicht ihren Nutzen nachkundbar werden möchten, daß aber dergleichen Asscurancken sich gar süglich auff Strömen und Flüssen einführen ließen, solches zeiget erstlich die Gleichheit ihres Endzwecks, oder die dabey concurrirende Ursachen, welche zu denen See-Asscurancken, Haverereyen und Bodmereyen Anlaß gegeben, nemlich die Schiffe und Güter, auch wohl die Personen selbst gegen ein gewisses dafür zu erlegendes primum vor alle ihren von Menschen u. Elementen zustoßende Gefährlichkeiten und Schäden, schadloß zu halten und in Sicherheit zu stellen, vid. Grot. lib. 2. de Jur. B. & P. c. 12. §. 13. ingleichen wegen der auff Strömen und Flüssen zu Schaden gekommenen Kauffmanns Güter, die Repartition solches Schadens über das ganze Schiff, nach Art einer Havererey ergehen zu lassen, und endlich zu besseren Fortkommen, der Schiffer auch das Bodmerey-Recht einzuführen.

Von denen Asscurancken erst zu reden, so ist allbereit in diesen Tractat hin und wieder, sonderlich in dem dritten Capitul (von denen Hindernissen welche die Schiff-fahrt auf Strömen sich vielfältig vorzustellen hat) gehandelt worden, dann da können solche Strom-Schiffe nicht weniger, als die zur See gehende, Gefahr lauffen, auf Klippen und unter den Wasser liegende Felsen Steine zu stoßen, und allda sammt ihren einhabenden Gütern Schaden zu nehmen, wie dergleichen betrübte Historien nicht selten bey den Strudel in der Donau, Sant Goär, und den Binger Loch in den Rhein, in der so genannten Schlacht vor Hameln in der Weser, item auf der Elbe unter der Magdeburger Brücken, ingleichen in der schnellen Furt bey Solefel, und den so genannten Schrick-Stein bey Ausfig, ferner unterhalb Meissen in der rauhen Furt, da der Strom zumahl bey kleinen Wasser schnell über einen Felsen Grund hinschießet, und so auff andern Flüssen mehr, als der Oder, der Weichsel, der Rhöne, der Maas, Mosel und Schelde &c. sich zugetragen haben, bey Abergießung der Flüsse werden solche Schiffe vielmahls auch aus dem Strom auf das überschwemte Land, durch Sturmwind und Wellen verschlaagen und versetzet, woselbst sie bey ablaufenden Wasser, nicht weniger als die See-Schiffe, wann solche stranden, viel Schaden leiden müssen, oder sie kommen auff Sand-Bäncke zu sitzen, welches zum Wiederabbringen hernach viel Mühe und

und Kosten machet. Von Menschen müssen sie in Kriegs-Zeiten der Plünderung, Confiscation, Arresten, und daß sie in Beschlag genommen, und zu des Landes-Herrn oder der Republic Diensten, wieder ihren Willen gebraucht, und folglich an ihrer Reise verhindert werden, gewärtig seyn, welchen allen, die Interessentes durch das Einführen eines solchen Asscuranz-Rechts, ziemlicher massen entgegen geben, und sich solcher Zufälle halber in Sicherheit stellen könnten, sintemahl ein solches Asscuriren, ein Contractus innominatus oder unbenannter Contract, und zwar auf Seiten desjenigen, der versichern läßt, ein Contractus Do ut facias, ich gebe dir mein Præmium, oder ein gewisses vom Hundert, daß du meine zu Wasser gehende Waaren, mir vor allen ihnen zu stoßenden Gefahr und Schaden, versicherst, auf Seiten des Versicherers aber ein Contractus Facio ut Des ist, das ist: ich verspreche dir solche Schadloshaltung, vermittelst des Præmii so du mir von dem Werth deiner eingeschiffeten Waaren, oder deines Schiffes selber geben wirst, bey welchen contrahiren dann beyde Contrahentes nicht weniger als die Asscuratores und Asscurati in denen See-Städten auff folgende Umstände Acht zu geben, und darnach den Contract einzurichten haben, als auf des Flusses der da soll beschiffet werden, seine Beschaffenheit, ob er schnell oder langsam fliesse, viel Untiefen, Sand-Bäncke, gefährliche Felsen, Strudel und Wirbel, Brücken, Schleußen und Wehren, oder andere verdricliche Passagen habe, ob die Fahrt in Sommer oder Winter, und durch wie vielerley Herren Land geschehe, ob es in Kriegs- oder Friedens, Gesund- oder Contagions-Zeiten, in Feind oder Freundes Land geschehe, ob Arreste, Confiscationes, Repressailen, Raubereyen und Capereyen zu besorgen, wie Schiff und Güter selber beschaffen seyn, ob jenes neu gebauet, starck, dicht und gut, wohl mit Ancker, Tauen, Segeln und anderer Schiffs-Geräthschaft versehen, einen guten, ehrlichen, vernünftigen, mäßigen, und erfahrenen Schiffer, und auch dergleichen Schiffs-Volk haben, wegen der Waaren aber, ob solche leichtlich dem Verderben unterworfen, freye oder verbotene seyn, und in diesen letztern Fall leichtlich können weggenommen und contrabandiret werden, und was etwan der Betrachtungen mehr seyn möchten, welche ein Asscurator bey solchen inländischen Wasserfahrten zu machen nöthig hat, wann nur solches geschehen, und hierauff mit Bewilligung und Authorisierung einer Lands-Regierung oder eines Commerciens-Collegii, ein Asscurations-Recht und Ordnung unter ihres Orts trafiquirenden wäre eingeführet worden, so möchten etwan die von denen Asscuratoribus auszustellende Polices oder Versicherungsbrieffe folgender massen zu concipiren seyn. Wir

Wir hierunter gezeichnete Asscuratores geloben und verpflichten uns hiermit an Herrn N. N. Rauffmann dieser Stadt, seine von hier aus nach Hamburg sendende und in Herrn N. N. Schiff-Händlers dieser Stadt seinen Schiffe, (auf welchen der Zeit N. N. Schiffer ist) geladene Güter/namentlich Sechs Fässer Leinwand, von No. 1. bis 6. A.B. gezeichnet, vor die Summam von Tausend fünffhundert Reichsthl. also und dergestalt zu versichern, daß wir von der Stund an / da gedachte 6. Faß in besagtes Schiff gebracht, alle denenselben zustossende Schäden, es sey von Wasser- oder Feuers-Gefahr, Diebstal Raub- und Caperey, Repressailen und Confiscationibus (wann anders dieses letztere nicht aus des Schiffers Schuld und Zoll-Verschweigen, falschen Angab-Zetteln, oder verbottenen darinnen befindlichen / und als solche, schon öffentlich publicirten contrabanden Waaren herrühret,) Schiffs-Beschlag, Arretten, und andern Ursachen mehr, bis auf die Stund da solche Güter in Hamburg ausgeladen, und von den Schiff ans Land gebracht worden, auf uns nehmen, und hierauff (wegen der uns baar ausgezahlten Prämie) ihme oder seinen Bevollmächtigten, so gleich als er uns nur glaubwürdige Nachricht und Attestata, seines, ihme aus ob-specificirten Fällen zugestossenen Schadens, bringen wird, die völlige Summam der 1500. Rthl. (wann nemlich alle 6. Daß solten verlohren gehen, oder da nur in etwas Schaden daran geschehen, solches nach dessen Betragen und von ihme selbst gemachten Taxa, als der wir vollkommenen Glauben beymessen, (oder nach dem Ausspruch hierzu erkiesener guter Männer) innerhalb denen ersten 4. Wochen nach solcher Notification, in hiesigen guten gangbaren Corrent Geld, baar ohne einige Wiederede und Exception, wie solche auch Nahmen haben möchte, nach hiesiger Regierungs (oder Commerciens Collegii) Asscurantz-Ordnung bezahlen wollen, urkundlich haben wir diese Versicherungs-Police eigenhändig unterschrieben, und mit unsern Societäts-Insigel bekräftiget/so geschehen Dresden den 1777 An.

Daß wir aber hier das Wort Societäts-Insigel gebrauchen, geschiehet darum weil wir vor nöthig und nützlich erachten, daß in allen See- und Handels-Städten Asscurantz-Cammern solten auffgerichtet, und das Asscurantz-Wesen nicht mehr bey einzeln Personen (wegen eines Individui Unsicherheit, sonderlich wann grosse verasscurirte See-Schaden ihme einlauffen) solte gelassen werden, indem allezeit vis unita fortior eine solche Societät auch gewisser

maßen immortalis oder unsterblich kan genennet werden, absonderlich wannz das Asscuranz-Wesen ein Departement von einer Rent-Cammer, oder welches besser, von einem Commerciën-Collegio machen solte, als welches hernach von einem und andern ihm zu assignirenden Einkünfften ein grosses zur Verbesserung einer See- und Strom-Fahrt nach Gelegenheit ihres Landes oder Republic beytragen, und also die Schiff-Fahrt durch sich selbst facilitiren und conserviren könnte, wiewohl in Ermanglung dergleichen Collegiorum auch einer Societät sich zusammen-vereinigender Rauff- oder anderer Leut, ein solches Asscurations-Wesen welches gar viel, wie Wir an ordentlichen Feu-Cassen sehen, in Recessu hat) unverwehret bleiben müste.

Wir fügen zur Erläuterung dieser Materia noch bey, einige aus der Amsterdamer Asscuranz-Ordnung gezogene und auff unsere Rivier-Fahrten sich gleichfalls schickende Articulos, als daß nemlich

In den Ersten für null und nichtig alle andere Asscuranz-Contracten erkläret werden, welche der Amsterdamer Ordonanz zu wieder seyn, es mögen auch deshalb vor Stipulationes, Conditiones und Eyden geschehen seyn, wie sie wollen, aus welchen Articulo wir gleich bemerken, wie nothwendig es sey, daß ein jedes Land sein Commerciën Recht und Statuta selbst habe, und zwar nicht eben über dem Proceß allein, (dann der findet sich leider zu manches Rauffmanns Bedruck zeitig enug,) sondern über alle in Handel und Wandel vorkommende Begebenheiten, damit ein jeder de simplici & plano gleich wissen möge wornach er sich zu richten, was recht oder unrecht, zugelassen oder verboten sey, und daß er deßfalls nicht nöthig habe erst kostbare und weiltläufige Responsa und Pareres einzuholen, oder sich selbst und andern mit ihm Contractirenden ein Recht zu machen, und Gewohnheiten einzuführen, welche weder der Billigkeit gemäß, noch denen Commerciis zuträglich seyn.

Art. 2. will daß zum wenigsten derjenige der versichern läßt, 10. pro Centum selbst Risiko von seinen Gütern mit lauffen soll.

Art. 3. sezet der Police oder dem Asscurations-Schein eine Normam, nach welcher solcher geschrieben seyn soll, welches allzumahl in obigen von uns entworfenen Formular schon eingebracht zu ersehen ist, weiltläufigere Formulae aber in unserm allzeit fertigen Handels-Correspondenten zu finden seyn.

Articulus 4. determiniret die Zeit wann die Asscurations-Verbindung anfangen und wie lang sie währen soll, nemlich von den Moment und Ort deß Einschiffens der Waaren an, bis zu der Zeit daß solche an Ort und Stelle kommen, da sie hin destiniret, und daselbst ausgeladen seyn.

Der 5te Articul giebet Maß wie es zu halten, wann in Jahr und Tag keine Zeitung von einem Schiffe kommt, und der Sechste, (zu welcher Zeit eine Assuranz ungültig werde,) dieser Articul gehet aber allein die Seefahrt an.

Der 7te will daß ein asscurirtes Schiff in keine andere Haven einlauffen soll, als auff welche es ist verasscuriret worden.

Art. 8. handelt von der Zeit welche der Versicherte warten müsse, ehe er die mit Arrest beladene verasscurirte Waaren oder Schiff dem Versicherer abandoniren oder zuschlagen, und hingegen, das versicherte Capital von ihm fordern könne, welches denn auf Reisen innerhalb Europa ein halbes/ außershalb aber ein ganzes Jahr seyn sollte, auf unsern Rivier-Fahrten währt es solange nicht, sondern es laufft bald die Zeitung ein, ob ein solches Schiff in Auf- oder Hinunterfahren mit Arrest belegen worden, da dann ebenfalls zum wenigsten eine Zeit von 3. Monat muß genommen werden, damit man in solcher wissen könne, ob das Schiff wieder loß gekommen sey oder nicht, ehe und bevor der Asscurator der Zahlung halber zu besprechen ist.

Art. 9. gehöret noch zu den vorhergehenden, und definiret nur wie es mit groben und verderblichen Waaren auf solchen Fall zu halten sey.

Der 10te Articul specificiret die Güter die keine volle Versicherung leiden mögen, dergleichen dann die Schiffe selbst, und dann auch Kriegs-Geschüz und Munition, Pulver, Kugeln, Victualien und dergleichen seyn.

Der 11. Articul handelt von der Boots-Gesellen oder Schiffs-Volck Häur oder Lohn, und will das solcher nicht könne versichert werden.

Art. 12. wird die Zeit bestimmt, wann der Verasscurirte die Bezahlung seiner Avaria oder Haberey fordern müsse, zu dieses Articuls Erklärung wird hernach die unten bald folgende Cognition (was Haberey sey, und wie solche auch auf unserer Rivier-Fahrt Platz finde) anzusehen seyn.

Nach dem 13ten Articul kan die Zahlung, wegen verunglückter Schiffe und Güter, wann der Schade innerhalb Europa geschehen, zum längsten innerhalb eines Jahrs gefordert werden, auf unsern Rivieren aber halten wir dafür, daß nach Beschaffenheit der Umstände 2. bis 3. Monat darzu genug wären, welches abermahl auf dem Ausspruch und Erkenntnis eines ordentlichen Commercien-Collegii ankommet.

Artic. 14. hat nichts besonders, und der 15te confirmiret was wir ietzt gleich gesagt, daß nemlich auf Rivier-Fahrten es auff dem Vergleich, welchen deffalls die Rauff-Leute unter sich selbst machen, (und welchen wir nach Rauffmannischer Redens-Art Arbitragen nennen wollen,) ankommen müsse, woben

zugleich Artic. 15. von der Zeit wann die Haverey von, auff Strömen weggesandten und daseibst zu Schaden gekommenen Waaren zu fordern sey. Art. 16. aber von denen Gütern und Waaren die in denen Policen benennet werden müssen, gehandelt, und zwar dabey ausdrücklich geordnet wird, daß leicht verderbliche Waaren, als Korn, Früchte, Wein, Del, Salz, Hering, Zucker, Dveck-Silber, Butter, Käß, Hopfen, Honig, runde und platte Saat, It. auch Kriegs-Munition, Gold und Silber, gemüngtes und ungemüngtes, in der Asscuranz-Police sollte exprimiret, und nicht die General-Wörter der Waaren und Kauffmannschaften gebrauchet werden, wann anders die Police von ihrer Gültigkeit seyn sollte.

Der 18. Articul will daß die Asscuranzen vor Notarien, oder doch durch eigene Poliz oder Obligations-Schein geschehen sollen, bey unserer Rivier-Fahrt möchte man das gestempelte Papier, auch etwan ein solches einführen, welches das Commerciën-Collegium darzu angiebet, und da von 1000. darauff zu verasscurirenden Rthlr. vor einen Bogen ein Rthlr., zu 500, aber und darunter ein halber Rthlr. müste bezahlet werden.

Art. 19 betrifft der Mäcker Pflicht beyin Asscuranz-schließen, und die Benennung ihrer Straff, wann sie nicht aufrichtig handeln.

Art. 20. handelt von der Art und Weiß verlohren geschäste Schiff und Güter zu versichern, welches aber bey unserer Rivier-Fahrt nicht sonderlich Platz findet. Hierzu kommet auch der 21. Art. wann solche Asscuranz vor null und von keiner Würde zu halten sey.

In dem 22sten Art. ist die Zeit und der Modus benennet, wann ein Asscurirter der zwar sein Præmium ausgegeben, aber hernach die Waagre nicht weggesandt hat, Ritorno, das ist, sein gegebenes Geld wieder zurück fordern könne.

Art. 23 erkläret den letzten Asscuratorem so gut als den ersten, der 24. specificirt etliche Dinge, auf welche keine Asscuranzen gegeben werden können, als zum Exempel auf das Leben eines Menschen, item auf Wetten von Reisen o. Schiffs-Voyagen und dergleichen.

In den 25. Artic. wird erkläret wie es zu halten, wann der Versicherte dem Versicherer Schiff und Güter überläßt, da dann geordiniret wird, daß nach der Intimation des Verlusts, der Asscurator noch drey Monat Zeit zur Bezahlung haben soll, wäre aber der Schaden nicht über 100. Gulden, so ist er vermöge des 26sten Articuls zu keiner Wiedererstattung verbunden, sintemahl bey reichen Holländischen Kauff-Leuten solche Kleinigkeiten nicht geachtet werden, auf unsern Rivier-Fahrten aber würde es mancher schlecht bemittelter schon



schon nicht gerne mißen wollen, der 27ste Articul ist fast wie der vorige, der 28: aber enthält, wie die Versicherte denen Versicherern von den erfahrenen Unglück Nachricht geben sollen. Nämlich es soll solches durch die Mäclers und andere öffentliche Personen (z. E. Notarios oder Actuarios des Commercien-Collegii) geschehen, welche hernach, daß sie es intimiret haben, glaubwürdige Verzeichniß halten können.

In den 29. Articul wird erkläret von was vor Asscuranz diese Ordnung zu verstehen sey, nämlich von denen zu Amsterdamb gemachten cum exclusione aller andern die solcher zu wiederlaußen, wobey zugleich deren weite Extension, daß sie nämlich auf Waaren und Kaufmannschafften die zu Schiffe oder Wagens, so wohl von Frembden als Einheimischen versandt werden, sich erstrecken soll, zu mercken ist.

In den 30. Articul werden diejenigen Personen benennet, welche keine Macht, anderer Leut ihre Güter zu versichern haben, diese sollen nun vornehmlich die hohe und niedrige Bediente an der Asscuranz-Cammer seyn.

Worauff Artic. 31. von Bestattung derjenigen die bey Asscuranzen einige Argelist gebrauchen, gehandelt wird, deren ihr Betrug ihnen nicht allein keinen Nutzen schaffen soll, sondern sie sollen auch gehalten seyn, den Verlust Schaden und Interesse so von ihnen verursacht worden, zu ersetzen, und noch darzu am Leib und Leben exemplarisch gestraffet werden, alles nach dem Placat so dabon publiciret ist.

Der 32. Articul lehret, wie und durch wem die Asscuranz-Streitigkeit abzuthun, da dann solches der Asscuranz-Cammer selber auffgetragen wird, zum Beweiß, daß niemand besser in einer mercantilschen Streit-Sach Richter seyn könne, als wer in der selben selbst große Erfahrung hat, und einen solchen Collegio, in welchen dergleichen Sachen fast täglich ventiliret werden, von langen Zeiten her beygewohnt. Der 33ste bestimmet die Zeit, wann die Commissarii die Bezahlung der Asscuranz befehlen mögen. Im 34sten wird denen Partheyen, welche mit der Asscuranz-Cammer Ausspruch nicht zufrieden seyn wollen, an den Schöpffer-Stuhl zu appelliren frey gelassen. Der 35. Art. will, daß der von denen Commissariis der Asscuranz-Cammer gethane Ausspruch (wann von solchen nicht appelliret worden,) paratam Executionem nach sich ziehe. Der 36ste setzet eine Zeit von 10. Tagen, in welcher von der Commissariorum Urtheil derjenige, der sich dadurch gravirt befindet, appelliren, und noch andere 10. Tag, wann er seine gethane Appellation bey denen Herren Schöpffer einbringen soll.

Zu Ende dieser jetzt erzehlten Asscuranz-Articul werden noch unterschiedliche Obrigkeitliche Verordnungen angeführet, welche bey dem Asscuriren in Holland zu beobachten seyn, als 1. sub N. 2. was der Versicherte zu thun habe, wann einer von seinen Asscuratoribus fallirte oder Banquerot macht, N. 3. was unter den Wort verderblicher und unverderblicher Güter zu verstehen sey, N. 4. giebt denen Commissarien und Secretarien Freyheit, daß sie sich wohl mögen versichern lassen, N. 5. macht eine Verordnung wegen schleuniger Determinirung aller Streitigkeiten, N. 6. welcher gestalt die Commissarii wieder die nicht comparirende zu verfahren haben, samt andern Verordnungen mehr, als unter andern wie es ratione der Versicherung mit alten, unbrauchbaren, und zur Fahrt nicht mehr recht tauglichen Schiffen gehalten werden soll, item daß alle Kauffleut die verasscuriren lassen, schuldig seyn sollen, ihre Güter nach den rechten Werth zu schätzen, N. 7. wie die Straffen von denen schuldigen einzutreiben, abgeholt, und vertheilet werden sollen, worauff ferner obigen Verordnungen noch beygefüget wird eine andere, wieder die Arglistigkeit in Asscuriren, item wie es bey Auswerffung grober Waaren zu halten, wie weit der Commissariorum Macht gehe, was dieselbe in Averey zu bringen befugt seyn, von Bezahlung der Premien, welche biß 7. pro Centum oder auch darüber lauffen, von der Straffe der Asscuratorum, welche nicht prompte Zahlung thun, wie lang mit der Repartition eines Schiffes gänglichen Verlust zu warten, wie viel Asscuranz-Courtage zu bezahlen sey, und noch viele andere Verordnungen mehr, welche künfftig in unserm neueröffneten See-Gericht der Länge nach werden angeführet und erkläret, in dem Siebenden Capitel dieses Tractats aber ein auf unsere Rivier-Fahrt sich schickender Entwurff einer kurzen Asscuranz-Ordnung wird zu ersehen seyn.

**Solget nun was von Haverereyen und deren Recht bey  
unsern Rivier-Fahrten zu bemercken.**

Hiervon ist vorgänglich zu wissen, daß bey Seefahrten Averey oder wie sie etliche schreiben Haverey eine gemeine Contribution von allen Gütern sey, die in einem Schiff gefunden werden, wann etwan eine oder die andere solcher Waaren auf den Wasser in Sturm und Unwetter durchfallzugrosse Bewegung und Schlenckern des Schiffes, Drückung der grossen Last andrer auff ihre liegender Waaren, schadhafft werden, oder zum Theil von See-Räubern, genommen, oder auch zur Erhaltung Schiff und Guts, wann  
nehme

nehmlich solches Schiff überladen, ein Theil solcher Waaren über Bord ins Wasser geworffen werden, umb den Ueberrest der andern dadurch zu salviren, da dann solche zurück gebliebene Waaren, den Schaden der umb ihrent willen ausgeworffenen, oder auch von Feind genommenen mit müssen übertragen helfen, welches man grosse Aveyrey nennet, Kleine oder gemeine Aveyrey aber ist 1. das Lots- oder Piloten-Geld, welches der Schiffer ausgiebt, wann er auf unbekante Risten oder Orter kommt, deren er nicht kundig ist, und daselbst Fischer oder ordentlich bestellte Piloten einnehmen muß, die sein Schiff in den Haven bringen, (indem solchen Leuten die Untiefe oder Sandbäncke item die unter den Wasser verborgene Felsen, Steine und versunkene Schiffe oder Hölzer und anderer bey solcher Einfahrt vorfallende Unbequemlichkeiten, besser als ein unbekannter Schiffer, welcher der Orten niemahls gewesen, wissen, wiewohl auch erfahrene Schiffer, damit sie umb so vielmehr außser Verantwortung seyn, solche Lotsen oder Piloten jedesmahls wann sie auch zu bekanten Haven kommen, an ihr Schiff nehmen, und sich durch solche vermittelst eines gewissen Lots-Gelds in Haven bringen lassen, welches Lots-Geld hernach unter die gemeine oder kleine Aveyrey gerechnet wird.

Ingleichen wird auch darunter gerechnet, was die Schiffer, welche umb grösserer Sicherheit willen sonderlich zu Kriegs-Zeiten in einer Flotte fahren, an Admirals-Gebühr und andern Unkosten bezahlen müssen, ingleichen was sie in vorbey fahren einiger Castelle, item ihre Schiffe wieder aus denen Haven aus in die volle See zu bringen, bezahlen müssen, diese beyde Haverereyen nun werden hernach, wann der Schiffer zu Haus kommt, über Schiff und Güter gerechnet, davon ein vollkommenes Formular einer solchen Havererey-Rechnung in unsern allzeit fertigen Handels-Correspondenten, (als welcher nebenst den darzu gehörigen Kauffmanns-Secretario, und dem neu eröffneten Handels-Gericht in dergleichen Materien sehr dienlich ist, bey der Hand zu haben,) p. 794. zu finden ist.

Umb aber diese See-Havererey Erwohlichkeit nunmehr auch auff unsere Rivier-Fahrt eben wie das Asscuranz-Wesen zu appliciren, und folglich unsern an theils Orten ziemlich confus tractirten Land-Commerciis eine so viel bessere Form zu geben, so ist erstlich bekant, und in diesen Tractat hin und wieder schon vielmahls angeführet worden, was es auff denen Flüssen vor gefährliche Orter an Strudeln und Wirbeln, Sandbäncken, und unter den Wasser liegenden Steinen des Ausflusses gebe, wie manche Gefahr die Schiffe

Schiffe durch Pfeiler, Wehren, Brücken und Mühlen, durch große Überschwemmungen, item bey Sturm und Ungewitter auszustehen haben, wie die Fahrt auff solchen Flüssen sich gar oft verkehre, also daß bald Sandbäncke erwachsen, wo zuvor eine Tiefe, und Wieder-Tiefen sich erzeugen, wo zuvor seichte Derter gewesen, wie vielmahls hat man nicht bey gefährlichen Orten, eine ziemliche Anzahl Mannschafft, die einen schwer beladenen Schiff durchhelffen, nöthig, was ist nicht hernach das Schleußen, Haven, Baum, Brücken- und Passage-Gew. und andere dergleichen Geldfreyende Zufälle mehr, zu geschweigen was noch vor, von Menschen verursachte Verdrießlichkeiten, die mehremahls nicht anders als durch Geld abzulehnen seyn, sich darzu finden, welches ja insgesamt noch wohl einer Haverey-Ordnung, und zwar in einer solchen Stadt, die starke Rivier-Fahrt hat, zu machen, meritierten solte, bey solcher möchte man hernach auch wünschen, daß auff allen, sonst derlich unsern teutschen Flüssen, die daran gränzende hohe und niedrige, theils aus Christlicher und Patriotischer Liebe, ihres Nächsten, und der Commercien Wohlfahrt zu befördern, theils auch, und welches wohl das stärkste Movens seyn könnte, gegen dafür einzufordrende billiche Gebühr und Ergözung an allen Orten ihrer Flüsse, wo sich Sandbäncke oder sonst gefährliche Derter finden, Leute verordneten, welche so weit ihre Gränge gehet, durch so genannte Mahl-Stäbe die Fahrt in denen Strömen bemerken, denen schwer beladenen Schiffen, und unerfahrenen Schiffern fort und darüber auch wo es nöthig, ziehen, schieben, rudern, aus- und einladen helfen, wann man ja noch länger hin der Schiffahrt durch Ausbesserung der Ufer, Anschaffung benöthigter Kraniche, Winden, Rollbrücken, und anderer Maschinen Austiefung und Reinigung der Ströme, und sonderlich ihres Alvei oder Fluß-Bettes Nutzen zu schaffen, sich nicht resolviren könnte.

Die große Haverey könnte sich auf folgende Fälle erstrecken, als wann etwan zu Kriegs-Zeiten die streiffenden Partheyen ein vorbey gehendes beladenes Schiff ans Ufer zu legen, zwingen, und hernach aus solchen was ihnen beliebt, sonderlich an Victualien, ausnehmen, so könnte dieses schon in Haverey kommen, und über die in Schiff gebliebene Güter repartirt werden, wobey jedoch die Rechts-Lehrer diesen Unterscheid machen wollen, daß wann ein solcher Caper oder Mause-Parthey aus eigener Authorität die Güter angegriffen, und was ihn darunter am meisten beliebt, (den Schiffer ungefragt, wem solche Güter zugehörten) zu sich genommen hätte, so kämen solche Güter nicht in Haverey, sondern es hieße: *Res suo Domino perit*, weme die genommenen Waaren zu kom-

Kommen, der muß dem Schaden vor sich allein haben, l. 2. §. si navis D. leg. Rhod. indem solcher Verlust nicht mit Willen geschiehet, ut ibidem Glossa notat, wäre es aber daß der Schiffer dem Caper besondere Anleitung gegeben, diese oder jene Güter sollte er nehmen, und die andern liegen lassen, so müsten die genommene in Haverey kommen, weil durch sie und des Schiffers Anweisung die andern Güter wären behalten geblieben, zumahl da auch noch præsumiret wird, daß der Schiffer den geringsten Verlust des Kauffmanns vor den meisten werde erwehlet haben, die oben aufliegende Güter auch mehrentheils solchen Raub, gleich wie hergegen die unten liegende der Leckasche oder dem auslecken unterworffen seyn, aus welchen nunmehr solget, daß wann einen Schiffer das ganze Schiff mit der vollen Ladung wäre genommen worden, daß solches auch in keine Haverey komme, sondern ein jeder der in ein solches Schiff geladen, seinen Schaden vor sich haben müsse, per d. l. §. si navis versic quod vero prædones, hätte aber der Schiffer solches sein Schiff vor eine gewisse Summam Geldes wieder ranzioniret, so kommt eine solche Ranzion über alle im Schiffe befindliche Güter nach Proportion des Werths derselben.

Der andere *Casus* ist dieser, wann ein auf der Elb oder Rhein-Strom fahrender Schiffer, mit seinen schwer beladenen Schiffe nicht fort zukommen, oder in einen Haven vor welchen der Strom starck gehet einzulauffen sich nicht getraute, und daher eine Partey Güter in sein Bot oder bey sich führenden Nachen auslade, solcher Nachen aber verunglückte und untergienge, so wäre solcher Schade in Haverie grosse zu bringen, und über die in grossen Schiff salvirt gebliebene zu repartiren, per Text in l. Navis onustæ D. ad l. Rhod. sonderlich wann besagte Ausladung, mit Willen deß sich etwan in den Schiff befindlichen Kauffmanns, auch auf gebührende Zeit und in dienlichen Schiffen geschiehet, ut expresse notat Textus in l. item quæritur si §. Navicularius D. locat, dann wann dieses nicht wäre, so würde der Kauffmann seine Action ex locato wieder den Schiffer anstellen, d. §. si Navicularius versic. cæterum, wäre es aber daß die in Nachen ausgeladene Güter wären behalten geblieben, die in grossen Schiff aber verlohren gegangen, so hat Avarie grosse nicht statt, als welche allein über ausgeworffene Güter dadurch andere in Schiffe gebliebene salviret worden, sich erstrecket.

Ob auch gleich auff lebendige und freye Menschen die zu Schiffe dienen, und in solchen Diensten Schaden nehmen, in denen Haveren Gesezen keine Schäkung, was sie zur Ergözlichkeit vor ihren Schaden haben sollen gesezet ist, d. l. 2. §. 2. ad leg. Rhod. l. 3. ff. si quadr. Pauper. tec. dicatur. so verord-

nen doch die meisten unserer Christlichen See-Rechte, daß ein solcher in Verfecht oder über seiner Arbeit verwundeter oder gar umbs Leben gekommener Schiffmann oder Schiffs-Knecht, auff des Schiffs und dessen Ladungs-Kosten nach Ermäßigung guter Leute soll geheilet, oder so er todt ist begraben, und denen Seinigen seine bis dahin verdiente Haur oder Lohn bezahlet und dieses alles in Haverie grosse gebracht werden, Arg. art. 36. Naut. leg. vet. Civit. Hauseat. ja so er gar darüber umb seine Gesundheit kommen, daß er nicht mehr zu Schiffe dienen/ oder mit seiner Hand-Arbeit sein Brod erwerben könnte, so soll er aus der Armen, sonderlich der Kauffleut und Schiffer-Cassa lebenslang erhalten werden, man besehe hiervon Grotii Einleitung lib. 3. tit. 20. circa finem vers. Ein Schiff-Gesell.

Dannhero alle in Land- und See-Städten befindliche Bürgerliche Zünffte ihre eigene Hospitäler haben solten, in welchen sie ihre alte unvermögende und arme Zünffts-Genossen, lebenslang mit Speiß und Franck, Logement und Pfllegung bis an ihr End unterhalten könnten/ dieses ist es eben was wir in allen unsern Policy-Schriefften so sehr treiben, und worzu wir die Mittel anweisen, wie dergleichen Stiftungen und Armen-Häuser ohne sonderbare Beschwerung einer solchen Zunft könnten angeleget, zu ihren grossen Nutzen in infinitum unterhalten, und hierdurch auch ein Stück des gar einfältigen Modi (daß kein Mensch mehr in einen Land oder Stadt zu betteln Ursach hätte,) könnte erhalten werden, weil aber viel meiner heilsamen Vorschläge in Paradoxis das ist in solchen Dingen und Propositionibus bestehen, von welchen es heist: Non omnes capiunt verbum hoc, oder es ist nicht allen Leuten das darzu behörige Judicium, denen wenigsten aber der Willen gutes (sonderlich bey ihren Lebzeiten) zu stiften gegeben, so verwundere man sich nicht warumb wir so viel Elende und Arme unter uns haben, und der Seid-Mangel von Tag zu Tag grösser wird.

Wegen der zur Erleichterung des Schiffes geworffenen Waaren, (ob solches gleich selten auff unsern Strömen und Flüßen nöthig, sintemahl man in Sturm und Ungewitter bald zu Land anlegen, und das Schiff erleichtern kan,) Naturren die See-Rechte daß die Schätzung der geworffenen Güter wann solche zu der Zeit da man sie ausgeworffen, noch nicht die halbe Reife vollendet, nur nach den Einkaufs-Kosten zu berechnen, was sie nehmlich an Ort und Stelle gekostet, da sie eingeladen worden, wäre aber mit solchen schon mehr als der halbe Weg zurück geleyet, so kämen sie nach der Tax in Anschlag, wie sie an Ort u. Stelle da sie hin determinirt gewesen hätten verkaufft werden, zuvor aber müste

müſte die dafür gebührende Fracht und andere auffgewandte Unkoſten abgezogen werden, allein auch hier kommt es, wie Stracha de Navig. n. 25. it. Marquard lib. 3. cap. 4. de Jure Mercat. Loccenius de jure Marit. lib. 2. cap. 8. S. 4. & ſeqq. und andere Rechts-Lehrer mehr gar wohl erinnern/auff kluger und erfahrner Rauffleute und Schiffer ihren Ausſpruch an, weil die Geſetze nichts gewiſſes oder positives darin verordnen können.

Daß aber auch ein Schiffer auf Flüſſen und Rivieren, wann er ja einige Waaren in Sturm und Unwetter auszuwerffen, oder ſolche in andere Schiffe über oder ans Land zu ſetzen, ſich ſolte gezwungen ſehen, die ſchwerſte und welche am geringſten von Werth ſeyn zu erſt nehmen müſſe, ſolches dictirt ihm ohnedem die Vernunft, thut er ſolches nicht, und wird deſſfalls eines Unterſchliefs oder Betrugs beſchuldigt/ ſo hat Actio in factum oder de Dolo wieder ihn ſtatt per l. 14. in pr. ff. de præſer. verb. würffte er aber ſolche Waaren, dafür er ohnedem keine Fracht bekäme, ſo geht ihm ſolches hin, und darff er dafür nicht antworten, vid. Stat. Pruffic. lib. 4. tit. 19. art. 2. & 3.

Inſgemein aber iſt ein Schiffer vor den Schaden der dem Befrachter durch ſein Verſehen verurſachet wird, zu haften ſchuldig, Arg. l. 1. in pr. ff. de Naut. Caup. Stab. item Statut. Amſtelod. Art. 1. Dannhero er ſein Schiff ehe er mit ſolchen aus und auff den Strom leget, vorhero wohl dichten, oder wie ſie es nennen, Kalfatern/ (von den Griechiſchen Wort καλέφατειν genommen,) und verpichen laſſen ſoll, damit nicht die geringſte Riße, durch welche das Waſſer durchdringen könne, überbleibe, thut er ſolches nicht, und es kommt dem Rauffmann darüber einiger Schade zu, ſo muß ſolchen der Schiffer mit Geld, oder ſo er ſolches nicht hat, mit ſeinen Leib bezahlen, vid. Greg. Syntag. Jur. c. 10. n. 20. hätte er auch ſein Schiff überladen, oder die eingeladene Waaren nicht recht rangiret, (in Seas Terminis nennet man es Stauen) ſo müſte er und ſeine Rheders dafür haften, und könnte ein ſolcher Schade nicht in gemeine Contribution oder groſſe Averey kommen, Loccenius Cap. 8. S. 14. per allegata, wie dann auch was ein ſolches Strom-Schiff an ſeiner Veräiſſchafft als Maſt, Ancker und Tauen/ in Sturm und Ungewitter Schaden leidet, die Befrachter nicht zu erſehen, oder ſolches in Averey paſſiren zu laſſen ſchuldig ſeyn, weil der Herr des Schiffes, wann er Fracht verdienen will, auch tüchtig Zeug und Schiffes-Gefäß darzu haben muß, es wäre dann daß er Ancker und Maſt hätte kappen und umbhauen müſſen, umb das Schiff mit der Ladung, (worzu es aber ſelten auff Strömen und Flüſſen kommet,) zu ſalviren, dann alſo diſtinguiret

die Lübeck. sche See-Ordnung/ Art. 5. de Jactu, verleurt ein Schiffer seinen Mast oder Siegel in der See Sturms oder ander Unglücks halber, Darzu darff der Rauffmann nicht antworten, wäre aber der Mast durch Noth gehauen oder geworffen, doch mit Willen derjenigen, welche in Schiff gewesen, zur Errettung Schiff, Leib und Guts, so soll der Schade gehen über Schiff und alles Gut, vide etiam l. 3. ad l. Rhod. de Jactu, endlich so wird auch bey eben diesen Gesetz die Frage verhandelt, ob, wann ein Schiff das andere durch Unglück übersegelte, solcher Schade auch in gemeine Haverey komme, wir sagen Nein, weil in solchen Fall keine gemeine Contribution statt findet/ cum ob communem utilitatem Naufragium factum non sit, hätte es aber der Schiffer mit Willen gethan, und daß es in seiner Macht gestanden hätte, eine solche Übersegelung zu umgehen, so muß er selber den ganzen Schaden tragen, ist es aber durch Sturm und Ungerwitter, oder sonst ohne seine Schuld geschehen, so wird der Schade an beyden Seiten von jedes Schiffes Schiffer und Rhedern halb und halb getragen, vid. Grotium de Jure B. & P. lib. 2. cap. 17. §. 21. Placat Kayfers Caroli V. de An. 1551. Art 46. Königs Philippi in Spanien 1563. tit. von Schiffen, deren die einander beschädigen, item das Wysbürgsche See-Recht Art. 27. 48. 49. Vinn. in addit. Peck. l. 5. in pr. D. ad l. Rhod. und von der Nicht-Auslieferung derer in einen Schiff geladenen Waaren so lang biß die Haverey davon entrichtet worden. Loccenium Cap 8. §. 12.

Ist noch übrig wegen der Bodmercy, wie weit solche bey denen Rivier-Fahrten statt habe, etwas wenigens zu gedencken, es heißt aber Bodmercy das Vorschießen einer gewissen Summa Gelds, an einen Schiffer, der mit seinem Schiff gern fort wolte, aus Mangel Geldes aber (dessen bey einem jeden Schiff allezeit billich ein zulänglicher Vorrath seyn solte,) nicht wohl darzu kommen kan, dannenhero er sich sonderlich in frembden Landen gezwungen siehet, Geld auff sein Schiff auffzunehmen, und zwar zu einer hohen Intresse, weil derjenige der ihme solches Geld vorschießet, die Gefahr ausstehen muß, daß wann seine Hypothec nehmlich das Schiff, auff welches er geliehen, umbkommet, er sodann umb sein Capital sey, und weder vom Schiffer oder seinen Rheders solches, nach denen See-Gesetzen nicht wieder fordern könne, dannenhero auch ein übergewöhnlicher Zins, welcher Fœnus Nauticum singulare ist/ darinnen zugelassen wird. vid. Cl. Sahnasium de Fœn. Trapez. p. 95. so bald nun hernach ein solches Schiff an Ort und Stelle kommet, wo es hin destinirt ist, so muß der Schiffer Capital und

bedunz



bedungene Zinse so fort wieder bezahlen, wie hiervon ausführlicher Unterricht bey dem Stypmanno de Jure nautico pag. 4. c. 5. in der Hamburger See-Ordnung aber (wie weit ein Schiffer in Aufnahmen Geldes auff Bodmery gehen könne,) folgendes Inhalts zu ersehen ist.

Art. I. Es soll kein Schiffer an dem Ort da seine Rhedere und Schiffs-Freunde gefessen und gewärtig seyn, mehr Geld auf Bodmery nehmen, als auf sein eigen Part so er in Schiff hat, wer aber in diesem Fall dem Schiffer mehr auf Bodmery auschut, als sein Part sich erstreckt, der mag sich an des Schiffers Person und Güter allein erholen, und seynd die andern Schiffs-Rheder darzu zu antworten nicht schuldig, (dieses kommt auch überein mit dem 55. Artic. der Hånsischen Schiffs-Ordnung, vid. etiam Loecenium lib. 2. Cap. 6. §. 8.)

Art. II. Nimmt ein Schiffer bey denen Rhedern und Schiffs-Freunden nach Inhalt des vorgesezten Articals, oder auch sonst außserhalb Landes Geld auf Bodmery, so soll alleweg derjenige, welcher die älteste Pfand-Verschreibung beweislich einzumenden hat, präferiret und vorgezogen werden.

Art. III. Im Fall aber ein Schiffer außserhalb Landes sein Schiff höher mit Bodmery beschweren würde, als das Schiff, die Fracht, und Schiffs-Geräthschafft sich erstreckt, und werth wäre, so seynd die Schiffs-Freunde darzu zu antworten nicht schuldig, sondern es mögen diejenige, so das Geld auf Bodmery ausgehan, bey dem Schiffer und dessen Gütern, nach Inhalt seiner Verschreibung sich ihres Rechts fern erholen.

Art. IV. Würde ein Schiffer vorsezlich, ohne vorhergehende Noth, in frembden Ländern das Schiff mit unziemlichen Bodmeryen beschweren, der selbige soll, wann er allhier wiederum angelanget, vor einen unehrlichen Mann gehalten/ auch in dieser Stadt und deren Gebiet nicht mehr geduldet werden.

Art. V. Thäte jemand einen Schiffer Geld auf Bodmery, und das Schiff würde genommen, also daß der Schiffer desselbigen Schiffs, nach angewandten möglichsten Fleiß, es nicht könnte wieder mächtig werden, so soll der Schiffer solch Part, welches er verbödmet/ es sey das ganze Schiff oder ein Theil desselbigen, dem jenigen, so das Geld auff Bodmery ausgehan, transportiren und überweisen, im Fall aber bewiesen werden könnte, daß der Schiffer ohne dringende Noth, das

Schiff oder einen Part höher mit Bodmererey beschweret hätte, als das Schiff oder ein Part desselben (wann es in bestimmten Haven glücklich angelanget, nach erfahener Schifflerey unpartheyischer Erkenntniß samt der verdienten Fracht) wehret geredesen/ so soll gegen den Schiffer wie in vorgehenden Articul geordnet, verfahren werden, und der oder diejenige so das Geld ausgethan, nichts desto weniger aus seinen Gütern ihres Nachstands halber, sich zu erholen befugt seyn.

Art. VI. Von Bodmererey-Geld ist man nicht schuldig Haverey zu bezahlen, es mag auch ein Schiffer der Geld auff Bodmererey genommen seine Reise wohl kürzen, aber ohne Consens und Vorwissen desjenigen der ihm solch Geld auff Bodmererey gegeben, mag ers nicht verlängern.

Daß nun auch auff Strömen und Flüssen ein solches Bodmererey-Recht wohl könnte eingeführet werden, solches beweisen wir daraus, weil ein Schiffer unterwegs ein unberhoffter Zufall zu stoßen kan, da er Geld zu nöthig haben möchte, daß ob gleich die binnen ländische Schiffe gemeinlich so viel Geld von Hauß aus mit nehmen, als sie zu Vollstreckung ihrer Reise vermeynen nöthig zu haben, ob auch gleich so ihnen unterwegs etwas abgehen solte, der Dresdner Schiffer zu Wittenberg und Magdeburg, der Breslauer zu Groß-Ologau und Franckfurt an der Oder, der Ulmer und Regenspürger zu Einz und Pafau/ der Straßburger zu Franckfurt, Maynz, Cöln &c. von seines Schiffe-Herrn Freunden und Correspondenten so viel ihm nöthig ist, bekommen könnte, so seynd doch diese nicht allemahl bey Cassa, oder sie creditiren nicht gern bey heutigs Tags (ich möchte fast sagen aus billichen u. gar guten Ursachen) überhand nehmenden schlechten Treu und Glauben/ oder es hat auch sein Schiff-Herr und Rheder keinen Credit oder Bekantschafft an solchen Mittel- und Handels-Ortern/ so aber ein solcher Mann versichert ist, daß vor sein vorgeschoben Geld ihm das Schiff dergestalt dafür haftet, daß er die Priorität vor allen andern des Kauffmanns oder Schiffers seinen Creditoribus daran hat, in gleichen wann er siehet, daß er in 8. oder 14. Tagen sein Geld zu 3. bis 4. und mehr pro Centum nähen könne, (wie dann einer der in Roth und auff der Reise ist, und gern fort will. ein oder zwey pro Centum weniger oder mehr nicht ansehen wird, wann er nur kan geholffen werden,) als ist dergleichen Bodmererey Rechts-Einführung auff Strömen und Flüssen zumahl da die Schiffe von Zöllnern, streiffenden Partheyen, und gefährlichen Passagen, so grosse Ansehung haben, zu Beforderung der Commercieen höchst nöthig.

Wäre

Wäre es daß ein Schiffer unterwegs an zwey oder mehr Orten Geld auff Bodmerey genommen hätte, so gehet nach denen See-Rechten, welches zwar etwas hart lautet, der jüngste Bodmerey-Brieff denen ältern vor/ und dieses darumb, weil vermittelt des letztern Gelds des Schiffers Reise erst recht bis in den Haven, wo es hin gewollt, befördert worden, hingegen waurt unterschiedliche Creditores einem Kauffmann Geld auff seine in Schiff geladene Waaren gegeben, und er ihnen solche dafür verpfändet und verschrieben hätte, so hätten sie in Ansehung der Zeit, ob ihm der eine eher, der ander später Geld gegeben, keiner vor den andern einen Vorzug, sondern sie concurriren nach der Verordnung der Amsterdamer Bodmerey-Cammer alle gleich, vid. Vinn. ad Peck. LL. p. 95.

Dieses ist auch noch nach denen See, und folglich auch nach denen Fluß-Rechten zu bemercken, daß so jemand z. E. in Dresden Geld zur Erbauung eines Hamburger Fahrers vorgeschossen, und hierauff auch ein Magdeburger, als solches Schiff daselbst angelangt/ zur weitem Fortschaffung dessen Reise Geld auf Bodmerey gethan hätte, daß jenes seine (über das zum Schiff-Bau geliebene Geld, empfangene) Obligation, welche man in See-Städten einen Byl- oder Beil-Brieff (von Schiff-Beil damit es nehmlich gezimmert wird,) nennet, dem Bodmerey-Briefe vorgehe, welches manche Kauffleute die von solcher auff einen Schiff haftenden Obligation nichts gewußt, sondern ihr Geld auff Bodmerey bona fide hingegeben haben, in grossen Schaden gebracht, ich solte aber sagen, daß diese Gewohnheit ziemlich hart wäre, und denen Commerciis und ihrer Beförderung auf Flüssen und Seen zu keinen Vortheil gereichen könne, weil, wann ein unterwegs wohnender Kauffmann solcher Chicanen sich zu besorgen hat/ er Bedencken tragen wird, den in Noth steckenden und sich an ihn adressirenden Schiffer fortzuhelfen, welches manchen Schiffer hernach wann er erst nach Haus umb Geld schreiben müste, sehr beschwerlich fallen würde, das beste Expediens wäre, ein jedes Schiff führe von den loco a quó oder wo es zu Haus gehöret, ein Raths-Attestatum mit sich, daß es ein frey und mit keinen Schulden belastetes Schiff sey, oder da solches gleich wäre, daß doch das Bodmerey-Creditum vor denen Bau-Schulden oder Beil-Brief seinen Vorzug haben solte, welches der Billigkeit umb so viel gemässer, weil wann sonst ein solches Schiff aus Mangel Gelds unterwegs umbkommen solte, welches in Kriegs- und rauhen Winters-Zeiten, sonderlich bey starcken Eiß-Gängen auf den Flüssen gar wohl geschehen könnte, der erste Creditor, der auff

auff solches Schiff zu bauen sein Geld vorgeschossen, doch umb sein Pfand kommen würde, wiewohl er sich sodann an seinen Debitorem, deme er das Geld zum Schiff-Bau vorgeschossen, wann solcher noch solvendo wäre, halten könnte, da hingegen der, welcher die bloße Versicherung auf den Boden des Schiffs hat, die aber so bald als solches Schiff verlohren gehet, auch (ohne daß er einen weitem Regress oder Resource habe,) ihre Endschaft nimmt, deterioris Conditionis als jener mit seinen Byl-Brieff ist, und daherhero solche Praferenz billich sollte auffgehoben werden.

Ein anders auff Flüssen sonderbahr in Consideration kommendes Recht ist Dreyzehendes auch das Jus Grutiae oder Floß-Recht, das Floß Regale, Floß-Gerechtigkeit, Jus traducendi Rates & ligna, Jus Ratum traducendarum, in denen Nieder-Länden Jus Grutiae genannt, da nemlich auff Flößen oder vielen zusammen geschlagenen Bäumen und Balcken, grosse Quantitäten Bau- und Brenn-Holzes auch zu weilen andere Waaren, auff grossen Flüssen (als die Elbe, Donau und der Rhein seyn,) hinunter an Ort und Stelle gefloßet wird, wo man es hin haben will, sonderlich seynd die Floß-Graben bekannt die aus mancher grossen Heyde, Wald oder Holzung, bis in den nechst vorbeÿ fließenden Fluß geleitet, und hernach auff solchen das in Wald gefällte Holz, welches ohne einen solchen Graben sonst in der Wildniß verderben und verfaulen müste, fort gefloßet wird, dergleichen Gräben ein jeder rechtschaffener und mit überflüssigen Holz versehener Haus-Vater, voraus aber in grossen Fürstlichen Aemptern die Rent-Cammern solten ziehen und machen lassen, und ist höchlich zu verwundern, warumb man so viel tausend braver Mannschafft in Quartiren müßig liegender Trouppen nicht zu dergleichen nützlichen Landes-Verbesserungen, employret und gebrauchet, die gewißlich in 8. Tagen mehr Arbeit und wohlfeiler, als noch eins so viel alte schwache und mehr kostende Tage-Löhner machen würden, es seynd ja grosse Herren ohnedem begierig, daß sie gern ihre projectirte Lust und Nutz, Gebäu und Unternehmungen bald zur Execution wollen gebracht wissen, welches ja nicht besser als durch ein oder mehr Regimenter, ja durch ganze Arméen würde geschehen können, als die ohnedem das Linien ziehen auf viel Meilwegs (wie in den vorigen Kriegen in Elßas und Brabant bekannt worden,) item deß verretrenchirens wohl gewohnt seyn, und der Arbeit wegen Vielheit der Hände bald ein Ende machen, wir haben deßfalls wie aus denen Historien, sonderlich aber bey den Vegetio zu sehen, die Persianer, Griechen und Römer zu Vorgehern, wie bald war nicht ein ungeheurer Wald herunter,

als

als Cyrus mit seinen Soldaten selbst die Hand an Beil und Art legte, was muß nicht vor Arbeit in Durchgrabung so vieler Isthmorum oder Land-Engen, welche grosse Potentaten (zuweilen auch wohl vergeblich unternommen,) geschehen seyn, Xerxes ließ ganze Berge durchwühlen, tieffe Thäler damit ausfüllen, grosse Ströme ableiten, und andere Erstaunens würdige Werke mehr verrichten, welche ohne Hülffe seiner Zahlreichen Arméen nimmermehr würden zur Perfection gekommen seyn, wann man blossen Bauern und Land-Leuten zu Hof- und Frohn-Diensten solche hätte auftragen sollen, aus Frankreich ist mehr als einmahl in denen Avisen gestanden, daß dassiger König 10. bis 15. tausend Mann Soldaten an Ausgrabung dieses oder jenes Canals arbeiten lassen, wer die Historia von der Aufsbauung und Befestigung des Düyn-Kirchischen vormahligen Raub-Nestes lesen wird, wird daraus zu ersehen haben, was die Französische Soldaten bey solchen Bau gethan, noch in kurz abgewichenen Jahren haben die Dänische in Holstein und Oldenburgischen in Quartier liegende Soldaten, das meiste zur Reparirung der zerrissenen Deiche thun müssen, und ein gewisser Arabischer Fürst wässerte auf etliche 50. Meilwegs weit seine Sand-Wüsten durch 3. Wasser-Graben, die er aus den Fluß Cotis in dieselbige durch seine Soldaten leiten lassen, des Seleuci Anstalten das Rothe und Mittel-Meer wie auch die Euxinische und Caspische See zu vereinbaren, ingleichen die von Pyrrhus und Marco Varrone vorgehabte Zusammenbindung Italiens und Griechen-Landes über das Adriatische Meer, des Darii und Xerxis zwey Brücken über den Hellespont, der Römer Meer-Dämme vor den Eubaischen Haven. item des Alexandri M. seine vor Tyrus, und des Cardinals de Richelieu vor Rochelle, ferner des Marii Ableitung des Rhodani in das Mittelländische Meer, des Cyri Ableitung des Euphrats von der Stadt Babylon, Kayfers Julii Zertheilung des Flußes Sicoris in Hispanien, (dadurch er sich so viel eher selbigen Landes bemächtiget,) Kayfers Ferdinandi III. Aufschwellung des Ocker-Flußes, dadurch er die Stadt Wolffenbüttel erobert, des Grossen Friederich Wilhelms, Churfürstens zu Brandenburg, Vereinigung der Oder mit der Spree, und Ludovici XIV. Vereinigung der Garonne mit dem Mittel-Meer, seynd alles solche Werke, zu deren Ausführung theils Soldaten destiniert gewesen, theils auch dieselbe wirklich vollzogen haben, fragt man wo die Unkosten darzu herkommen solten? so antworten wir, daß weil (1.) die Soldaten ohnedem ihren beständig fortgehenden Sold haben, und da sie ausser dem müßig liegen, sie vor ihre

Cc

Arbeit

Arbeit mit wenigern Geld als ein Tag-Löhner, zum Tag-Lohn zufrieden seyn müssen, solches schon ein ziemliches an dem quanto, daß selbiges nicht so hoch als bey ordinairnen Gebäuen käme, austragen würde. (2.) So werden viel Unterthanen weit williger zur Contribution in dergleichen Fällen seyn, wann sie sehen, daß die Arbeit durch so viel tausend Mann Soldaten geschwind gefordert wird, als wann sie Jahr und Tag solches aus denen Hof- und Frohn-Diensten, und Amts-Fuhren heraus leyren, und darüber ihre Haus-Arbeit, Saat, und Erndte-Zeit versäumen solten/ überdem so müssen die Unkosten schon ausgesunden, auch wohl von klugen Cameralisten schon auff diejenige Nutzung, die ein solcher gezogener Graben hernach abwirfft, anticipiret seyn, daß es deßfalls keines sonderlichen Kopffbrechens mehr bedarff, wann auch ein Land, welches keine auswärtige Colonien zu etabliren Gelegenheit hat, gefangene Missethäter zu solcher Graben-Arbeit unterhielte, würde es vielleicht auch etwas ersparen können. Wir gehen aber weiter, und geben in dieser unsern unter Händen habenden Materia von denen Flößen denen Schiffs-Bau Verständigen zu weitem Nachsinnen, ob nicht aus solcher Flöße ihrer Construction auch etwas zu nehmen wäre/ das denen zur See-Fahrt biß hieher gebrauchten Schiffs-Gefäßen zu statten kommen könnte / nachdem so viel Millionen Schaden Jährlich aus den Verlust vieler reich beladenen Schiffe entstehet, es seynd ja in diesen letztern Kriegen, die grosse Prahmen, samt denen Galeeren eingeführet worden, wo zuvor keine gewesen seyn, und ein kleines Sat oder Loch in einen See-Schiff kan selbiges vielmahls so voll Wassers machen, daß es nicht auszupumpen, sondern hier auff sincken muß/ wieder welches Unheil vielleicht aus der Structur der Flöße, ein Mittel auszufinnen wäre.

Das Alterthum der Flöße erhellet aus dem, was in der Heil. Schrift und zwar in den 3ten Buch der Könige am 5. ten Capitel, und dem andern Buch der Chron. am 2. v. 16, davon gelesen wird, nemlich daß Hiram der König zu Tyro, dem König Salomoni, als solcher seinen grossen Tempel-Bau vor hatte, (worzu Hiram viel Materialia lieffern mußte,) unter andern auch also zugeschrieben, wir wollen das Holz hauen auff den Berge Libanon wie viel es noth ist, und wollens auf Flößen bringen, ins Meer gen Japho, von dannen magst du es hinauff gen Jerusalem bringen lassen, da auch gleich in denen folgenden Versen des obbemeldten Capitels einer grosse Menge der Träger, Hauer, und Aufseher, welche Salomo zu seinem Tempel-Bau employret gehabt/ ingleichen in dem 15ten Vers, des Weizen, Gersten, Oehl,  
und

und Weins, so er des Harams seinen Arbeitern geben müssen, gedacht wird, so bestätigt solches alles unser obgedachtes Argument, daß ein großes Werk durch vieler tausend Soldaten Hände sich leichter, als durch dazu gewohngene Unterthanen ausführen lasse, und daß diese hingegen, wann sie den Nutzen der Arbeit (und wie etwan auf etliche Meilwegs lang ihre Länder, durch gezogene Dämme in Sicherheit gesetzt worden,) ansehen, sie die Requisita darzu an Materialien und Victualien vor die Arbeiter so viel williger herzuschaffen, sich nicht entziehen werden / sonderlich wann ein billich mäßiges Cammer-Reglement darzu kommen, und die Execution desselben denen Unterthanen selbst zur Administration solte in die Hände gegeben werden.

Die Ausübung des Floß-Rechts betreffend, so giebet Klockius in seinen Buch de Arario lib. 2. Cap. 15. n. 31. seqq. hiervon folgende Erinnerung:

1. Wann die Flöße als eine Wald-Nutzung recht dirigirt und bestellt werden soll, so muß anfänglich mit denen Floß-Meistern, wegen einer jeglichen Flöße, über das Schläger-Anfuhr- und Flößer-Lohn, so viel möglich, zugleich gedinget, und darüber allezeit richtige Ding-Zettel auffgerichtet, und wo zumahl von den Bergen ohne Anfuhr kan eingeworffen werden, das gesorderte Lohn allerdings darnach proportioniret, oder nachdem sonst der Ort nahe oder weit ist, gehandelt u. Lohn gegeben, zu förderst aber wohl zu gesehen werden, daß alles Holz, welches zu flößen deputiret ist, zu rechter Zeit geschlagen werde, damit es wohl dörren könne, und mit so viel geringeren Abgang gefloßet, wie auch der Schläge und anderer Hölzer, so zur Flöße an Wasser gelegen, verschonet werden mögen.

2. Damit man aber iederzeit sich recht informiren und wissen könne, wie hoch man mit der vorhabenden Flöße auffkommen und was zum Verlag benöthiget sey, auch daß es mit dem Schläger- und Anfuhr-Lohn desto richtiger zu gehe, und die Flößen iederzeit desto mehr beschleuniget werden, so solte man sich alle 8. oder 14. Tage die Verzeichnissen, was jedes Orts geschlagen und ans Wasser gebracht worden übergeben lassen.

3. Gestalt man dann zu desto mehrerer Beschleunigung solches Vorhabens wegen der Holzhauer, eine solche Austheilung bey denen Unterthanen in denen Wald-Nemptern, wie auch andern, die sich der Wald-Gerechtigkeit gebrauchen, machen und anbefehlen solte, damit die fargenommene Anzahl von eines jeden Orts umb Lohn gehauen, und dieselbe zu desto geschwinderer Fortbringung iederzeit darzu angehalten, und den Floß-Meister abgefolget,

auch wo es von Nöthen, und sich schicken will, sonderbahre neue Flöß-Deiche angebauet, darüber vorhero die Anschläge übergeben, auch dieselbe sampt und sonders also eingerichtet werden, daß sie durch einen förderlichen Abzug der Flöße zu Nutz kommen.

4. So bald zur Flöße eingeworffen, müste befohlen werden, daß solches allezeit an die Orter, dahin geflöset wird, zeitlich berichtet, und mit Fortsetzung der Deiche nöthige Verordnung gemacht, auch 14. Tage vor der Zeit che die Flöße fortgehet, Flöß-Mandata assigniret, von dem Beampten und Gerichts-Herren darüber gehalten, was darwieder peccirt wird, dem Ausschreiben gemäß bestrafft, gleichwohl aber den Flößern nicht nachgesehen werde, daß sie die Verbrecher selbst straffen, oder daß sonst jemand anders, als die Obrigkeit so das flößen angerichtet, sich der Straffe anzumassen unterfangen möge.

5. Damit aber das angeordnete flößen desto eher und füglicher zur Rechnung kommen, und man sehen möge, ob auch ein billiger Nutzen dabey sey, so soll der darauff gewandter Kosten allemahl, so oft Holz geschlagen, angeführet und geflöset worden, der ausgezahlte Verlag, und die Wald-Nüthung vor das Holz berechnet, und gegen die ausgefekte Summa des Holkes, und dessen gewöhnlichen Werths gehalten, und hierdurch, ob ein Uberschuß der Nutzung darbey sey, erkundiget werden.

6. Dieweil auch nicht allein Holz zu der Herrschafft benöthigten Bau-Wesen, sondern auch bißweilen andern Städten zu Behuff allerhand langes Bau-Holz, Breter, Weinpfähle, Blöcher und dergleichen geflöset, und deswegen andere sonderbare Flößer bestellet werden müssen, so ist ein gutes Auffmercken zu haben, damit nicht allein das zum Bau-Wesen benötigte Holz, und die Blöcher zu den Schneide-Mühlen durch diß Mittel in die Nähe gebracht, und nicht auff der Achs zu geführt, sondern alles zu rechter Zeit ans Wasser geführt und daran nichts versäümet, noch wo grosse Wasser-Fluthen kommen, verwarloset werde.

7. Wann auch vor die Herrschafftliche Hoffstatts-Küchen Brenn-Holz zu flößen angeordnet worden, so muß mit Fleiß dahin gesehen werden, daß solches auff denen hierzu deputirten Orten zu rechter Zeit geschlagen, und angebracht, und wofern immer möglich, gang im Frühling, oder doch halb in Frühling, und die andere Helffte zur Herbst-Zeit auf dem Wasser geflöset, und da es eines Theils Weges auff der Achs herauff an das Wasser geführt werden



den müste, daß die dazu behufige Führen angehörigen Dertern in den Kemp-  
tern bestellet, und nichts verabsäumet werde.

8. Wann hernach die Flößen also verrichtet, muß jemand von der Cam-  
mer abgeodnet werden, der das geflöste Holz von den Flößern nach gelegten  
richtigen Klafftern abnehme, und hiernächst verordne, daß das Böttiger-  
Schindel- und Harz-Holz zuvor gesondert, und absonderlich verkaufft, (wel-  
ches ingleichen bey allen andern Flößern in acht genommen werden muß,) it.  
daß von demjenigen, deme das Holz übergeben, und die Rechnung darüber füh-  
ren wird, ein Bekänntnis des Empfangs abgefordert, solche Rechnung allerdings  
nach dem Model geführet, auch um mehrer Nachricht willen, alle Monat ein  
Verzeichnis eingeschickt und abgefodert werde, was und wieviel den Monat  
über an Holz abgangen und gelöst sey, damit man nicht allein von dem gelö-  
seten Geldern Nachricht haben, sondern auch wissen möge, was noch endlich  
verblieben, oder muthmaßlich zum Vorrath weiter dahin zu flößen von nö-  
then sey.

9. Ehe aber abgeflossen wird, so muß der Floss-Rechen durch die Baumeister  
jederzeit besichtigt, und was daran Mangelhaft befunden wird, repariret, wie  
auch die Floss-Meister ihrer Pflicht und Bestallung, und daß sie denselben ein-  
sig nachleben, erinnert und vermahnet werden.

10. Nachdem auch die Flößen allerseits jährlich einen starcken Verlag er-  
fordern, welcher deme darzu bestellten vertrauet werden muß, so ist in guter  
Aufficht zu halten, damit nicht allein dergleichen Personen nicht ohne Cau-  
tion und Vorstand angenommen, sondern daß auch alle Wege, nach verrich-  
teter Flöße richtige Rechnung gethan und abgelegt werde.

Es ist aber das Floss-Recht oder die Floss-Gerechtigkeit entweder eine  
eigenthümliche, oder nur eine auff gewisse Conditiones erhaltene und verliehe-  
ne, jene kommet Königen und Fürsten zu, die keinen Höbern über sich erken-  
nen, Krafft ihrer Territorial Superiorität oder Landes-fürstlichen Macht, Ge-  
walt und Hoheit, nach welcher ihnen auch alle Flüße ihres Landes und die  
daraus zu ziehende Nutzungen zustehen, und eben hieraus auch leichtlich die  
Quaestio zu erörtern ist, ob ein Stand des Reichs in freyen Wassern das  
Flößen durch Statuta und Verbot verhindern könne, welches affirmative  
beantwortet wird, wann der Landes-Herr allein darüber zu disponiren und zu  
befehlen hat, vid. Author Consil. Argentor. vol. 2. Cons. 8. item der Herr  
von Seckendorff part. 3. seines Fürsten-Staats tit. von den Forst-Bann und  
Wald-Nutzungen n. 4. in verb. die Flöße ist ein solches Recht welches nie-

mand als der Landes-Herr und dem ers vergünstigen will exerciren kan, Mylerus de Princip. & Stat. Imper. Juribus Cap. in fine, wie dann auch ein solcher Landes- und Fluß-Herr dasselbe so stricte ausüben kan, daß auch denen die die Fischerey auff solchen Flüssen haben, nicht einmahl frey stehet solches zu verhindern, wiewohl er auch dabey schuldig ist, den ihnen dadurch an ihrer Fischerey verursachten Schaden der Billigkeit nach mer setzen, D. Seckendorff d 1.

Das auf gewisse Conditiones verliehene Fluß-Recht aber kommt denen das mit belehnten Vasallen zu, da gemeinlich die Wort der Investitur: *Mit Was fern, Flüssen, allen Nutzungen, Ehren und Würden, deme der solches erhält, allen Gebrauch des Flusses, und den daraus zu hebenden Nutzen zueignen*, Schepliz ad Const. March. lib. 4. C. 22. §. 2. so weit nemlich, als solche Flüsse dem Lehns-Herrn selber zuständig, wiewohl in genere dabey zu bemerken, daß ein solches dem Vasallo von seinen Landes-Herrn verliehenes Regale nicht als ein rechtes Regale oder Hoheits-Gebühr, sondern nur als ein Privilegium, oder gar nur als eine Zulassung des freyen Nutzens und Gebrauch in der Maß wie es der Landes-Herr aus einen Superioritäts-Recht hat, anzusehen sey. Wie denn auch die Tituli Concessionis oder die Verleihungs-Gründe und Ursachen mancherley seyn, dann entweder wird ein Vasall mit dergleichen Fluß-Gerechtigkeit belehnet, oder sie wird ihm vor ein gewisses Stück Geld verkauft, oder auch verpachtet, oder auch aus Nachbarlichen Willen und Vergünstigung gegen eine gewisse Ergögligkeit, auch wohl mit dem Beding gegeben, daß der Dominus Territorii, der solche Gerechtigkeit concediret, sich hin- gegen eine gleichmäßige in des andern seinem Territorio ausbedinget, welche letztere Concessions-Art heutigs Tags fast die gewöhnlichste unter Fürsten und Herren werden will, indem immer einer des andern sein Territorium zu seiner Flüße mit zugebrauchen nöthig hat, wie solches von Alters her die zwischen den Chur-Haus Sachsen, und der Herzoglichen Linie errichtete Pacta, von denen Flüssen auf den Saal-Strom ausweisen, wobey aber nicht unbillig gefragt wird, ob, wann ein Landes-Herr seinem Vasallen einen Fluß mit allen darauff auszubehenden Gerechtsamen zu Lehn verliehen, er der Landes-Herr das Fluß-Recht sich doch noch nach Belieben gebrauchen könne? Wir halten davor, daß in solchen Fall der Inhalt des Lehns-Brieffs wohl anzusehen sey, umb aus solchen zu beurtheilen, wie viel Rechts der Landes-Herr sich darinnen vorbehalten, und wie viel er auff den Vasallen habe transferiren wollen, überhaupt aber wird die Sache so gemäßiget, daß man dem Fürsten nicht gern dergleichen Regalien Stücke abspricht, sondern was er davon auf einen andern transferiret, sol

solches nur als Freygebigkeiten und Privilegia anseheth, welche niemand, and wenigsten aber dem Landes-Herrn und dem gemeinen Nutzen der darunter verliret Schaden bringen müssen l. 21. §. 11. de Hæred. petit. es wäre dann daß eine Verjährung darzu gekommen, welche aber nach denen heutigs Tags von einigen Rechts-Lehrern unterstützten Axiomatibus das contra Fiscum keine Prescription mehr statt habe, oder doch a Tempore immemoriali müste hergeführt werden, auch nicht vielmehr zu bedeuten hätte.

Damit aber auch der mit der Floß-Gerechtigkeit belehnte Inferior, wann solche auch der Superior exerciren solte, an seinen wohlhergebrachten Juribus keinen Schaden leide, oder ein übel Präjudiz ihm aufgebürdet werden möge, so pfleget gemeinlich ein solcher Inferior sich gewisse Reverales auszubitten, deren Inhalt etwan dieser seyn möchte, daß 1) die Concession aus gutem Willen geschehen / 2) der Floß-Schaden solte ersetzt, 3) die Flöße dem pacto gemäß exerciret, und 4) an der Jurisdiction und Gerechtigkeit des Orts nichts präjudiciret werden.

Es wird aber auch ferner gefragt, ob ein Landes-Herr zum präjudiz derjenigen die ihre Güter an einen Fluß liegend, und auff denselben die Fischeyen haben, (welcher durch das Holz-Flößen leichtlich Schaden könnte zugesüget werden,) einem dritten die Floß-Gerechtigkeit auff einen solchen Fluß verleyhen könne, die Negativa wollen einige daher behaupten, weil ein Landes-Herr seine Regalia wohl gebrauchen könnte/es müste aber solches niemand zum Nachtheil gereichen, dannhero auch denen welchen daran gelegen, billig in Vorstellung ihrer Gegen-Nothdurfft, solte Gehör gegeben werden, wie denn solches auch vor der Ertheilung einer Concession zur Holz-Flöße an vielen Orten schon im Gebrauch ist. daß man sich vorhero gegen eine Ergösglichkeit und Abtrag des Schadens mit einander zu vergleichen pfleget.

Eine andere Frage wegen der Holz-Flöße ist auch diese, ob ein Landes-Herr dem andern das Durchflößen seines Holzes, gegen Abtragung des gebührenden Zoll und Geleit-Gelds wohl zustehen könne, pro Negativa seynd diejenige, welche sagen, daß dieses (1.) das Ansehen einer Dienstbarkeit oder Servitud habe, (2.) daß das Durchflößen vielmahls denen Eingesessenen Schaden bringe, (3.) daß heutigs Tags die Schiff-Fahrt von welcher das Holz-Flößen ein Theil ist, nicht mehr so frey und gemein, als solche vor diesen gewesen sey, sondern mehr von des Landes-Herrn Willen und Gefallen dependiret müsse/andere hingegen vermeynen/es könnte deßfalls aus nachbarlichen Freundschafts Recht, wann zumahl der gebührende Zoll und Ge-

Schleiss-Geld daffir entrichtet, und vor allen etwan besorglichen Schaden caviret wird, gar wohl vergönnet werden. Vid. Ebur-Sächs. Erledigung etlicher Landes-Gebrechen, de An. 1657. S. zum vier und zwanzigsten, ibid. ob zwar der Rath zu Weissenfels - - wobey auch zugleich gefragt wird, ob so an jemand eine Scheite-Holz-Flöße eingeräumet worden wäre? derselbe eine Zimmer-Holz-Flöße, & sic vice versa durchflößen könne? Negatur, weil wie oben schon gesagt worden, das Floss-Recht vor eine Art einer auff den Fluß hafftenden servitud zu halten, welche aber nach der vorgeschriebenen Maß, und nicht darüber, (wie mit denen grossen Zimmer-Holz-Flößen geschehen würde,) muß gebrauchet werden.

Ferner wird gefragt, ob unter einer vollkommenen, Einer Stadt verliehenen Jurisdiction, auch das Jus Fluminis, und folglich so eine Stadt am Ufer gelegen, das Jus Gratia oder Floss-Recht verliehen sey, die D.D. sagen Nein, weil unter dem Wort Jurisdiction keine Regalia verstanden werden, sondern solche müssen specialiter erst erlanget, und einem gegeben werden, Stypinann. l. c. Cap. 9. n. 72.

Ob auch ein Landes-Herr jemand mit Holzflößen Gewinn zu suchen ein Monopolium ertheilen könne, solches wird abermahl nicht unbillig gefragt, viele Rechts-Lehrer sagen Ja, wann zumahl der Privilegiatus grosse Unkosten auff das Werck biß solches eingerichtet werde, wenden müste, Zweytens auch niemand durch solches Monopolium Schaden geschiehet, indem er das geflöste Holz in billichen Preiß giebet, und niemand damit übersetzet, wie dann auch manche Stadt das Privilegium habe, daß allerley Holz-Waaren so vorbeÿ geflöset werden, bey ihr müssen abgeladen und verkauft werden, dergleichen Privilegii sich die Stadt Grimma zu erfreuen hat, wie aus der Resolution etlicher Landes-Gebrechen sub dato Torgau, de An. 1609. zu ersehen ist.

Die Art und Weise das Floss-Recht zu erhalten, bestehet eigentlich in folgenden, als daß es nach Teutschen Gebrauch entweder per Investituram Feudalem, durch Lehns-Reichung oder durch ein Privilegium, (unter welchen heutigs Tags auch viel Landes-Herrliche Regalia zu verstehen seyn, welche denen Vasallen und Unterthanen von dem Superiore zum Gebrauch überlassen werden,) oder Drittens per Pactum & Conventionem v. g. Emptionem, Conductionem &c. auch wohl 4tens per Præscriptionem geschehe, von welcher letztern Sixtin Tract. de Regal. c. 5. n. 128. & seqq. Klock. Vol. 1. Conf. 22. n. 96. zu ersehen, da der meisten Rechts-Lehrer ihre

Meynungen dahin gehen, daß wann solche Præscription bestehen solte, seibige von undenklicher Zeit, wie oben schon gemeldt, müste können hergeföhret werden, Mynsing. Cent. 5. Obl. 29. D. Richter, Decif. 21. n. 52. Struv. ad ff. Tit. de ulucap. p. 628. bey geringeren aber als nemlich Vasallen und Untertanen, wäre eine Zeit von 30. bis 40. Jahren zulänglich genug, wie abermahls bey Klock. Conf. 28. n. 254. zu ersehen ist.

Die Unbequemlichkeiten, welche auff manchen Fluß durch die Holzflöße entstehen, können eigentlich in folgende Puncta eingeschlossen werden, als daß sie erstlich denen Mühlen und Wehren, 2. denen Ufern, 3. der Fischweide, 4. denen nah gelegenen Wiesen und Gräseren, tieffgelegenen Aeckern (zumahl nach Enderang des Gewitters, oder wo die Flüße sich wenden und krümmen,) 5. durch Aufstammung des Holzes dem ordentlichen Lauff der Flüße und ihren Gräben, 6. der Schiffahrt, wo seibige nebenst der Holzflöße auch exerciret wird, Schaden zufügen, vielmahls auch die an Ufer stehende Bäume mit Stock und Wurkeln ausreißen, und mit wegführen, welchen Schaden abzuwenden verständige Leute zu Floß-Bedienten von einer hohen Landes-Obrigkeit müssen angeordnet werden, die dann umb desto sicherer zu gehen, erstlich eine Versuch- oder Probe-Flöße anstellen, damit wann solche nicht gut von statten gienge, man bey Zeiten darvon abstehe, und mehrere Unkosten ersparen könne, indem nicht ein jeder Fluß zu Holz Flößen geschickt ist, sondern er will tieff, stark, strömigt (damit er das eingeworfene Holz brav fort treiben könne,) und nicht allzu krum noch winklicht seyn, damit sich das Holz daran nicht stemmen möge, auch will die rechte Floß-Zeit in acht genommen seyn, welche gemeinlich eines Lands-Herrns seine Rent-Cammer vorzuschreiben pflegt, Stypmann. d. Tract. Part. 3. c. 7. und zwar mehrentheils im Früh-Jahr und im Herbst, wann Floß-Wasser ist, das ist, wann die Wasser nicht zu flütig, und auch nicht zu schwach seyn, selten aber mitten in Sommer wann es nicht grosse Noth thut, weil gemeinlich zu solcher Zeit die Flüße nur seicht und von der Sonnen-Hize ziemlich ausgetrocknet seyn, da dann das Flößen sonderlich mit Zimmer-Hölzern sehr mühsam wird, weswegen obbemeldte Floß-Bediente mit nicht geringerer Vigilanz und Sorgfalt (als die Egyptier auff ihr Nil-Wasser) acht geben müssen, wann solches etwan anbricht, daß man so gleich ohne eines Tags Verlust, als woran offt viel gelegen, zu flößen anfangt, wobey dann allenthalben Floß-Patenta an diejenige, denen daran gelegen, sonderlich an die Müller ergehen, daß sie mit Einschlagung eines Floß-Rechens vor die

Mühl-Lache ihre Mühlen gegen das anschwimmend kommende Holz verwahren sollen, man saubert auch die Ufer von erwachsenen Sträuchern und Gebüschern, daß auch deßfalls das Fluß-Wasser und herabkommende Holz keine Hinderniß empfinde, da es dann darauff ankömmt, wer von denen Unterthanen und Flußes Anwohnern solche Fluß-Reinigung, und auf weßsen Unkosten er solche auf sich nehmen soll, einige wollen, es soll solche derjenige tragen, der das Holz flößen läßt, und deme es eigenthümlich zugehört, wann es ein Privatus ist, und dieses ist alsoan wohl das billigste, andere bürden solche dem Landes-Herrn wegen seines habenden Regalis und zur erhebenden Zoll- und Geleits-Geld auff, noch andere wollen, das die am Fluß liegende Güter auch ein jedes solchen, so weit er bey ihm vorbeÿ laufft/ rein und zur Schiffahrt bequem unterhalten solten, welches sich ebenfals hören läßt, und endlich will man auch, daß solches der Fischer ihre Obliegenheit sey, und daß sie zum wenigsten so weit sit einen Fluß befischen, auch dessen Ufer nach und nach reinigen und bessern solten, welcher Schwärigkeiten aber aller es nicht brauchen würde, wann ein jedes Land und Provinz die auff seinen Flüssen und Strömen sich zum Nachtheil der Schiffahrt und des Holzflößens ereignende, und in den 3ten Capitel dieses Tractats specificirte Hindernissen mit zusamm gesetzter Macht durch darzu dienliche Mittel aus dem Weg räumte, und sonderlich wo die Krümme der Flüsse die Holzflöße schwer machten, neue und gerade Floß-Gräben zögen, und alles so einrichteten, daß bey der Holzflöße auch die Schiffahrt ohne Hinderniß bestehen, durch beyde aber denen Wasser-Gebäuden kein Schaden verursacht werden könne.

Nachdem es aber selten oder fast niemahls bey Holzflößen ohne Schaden abzugehen pfelegt, daß nicht entweder die Fischweide oder die Ufer, und die daran stehende Gebäude Schaden leiden solten, so muß auch wohl derjenige der flößen will, zuvor wegen der Ersekung alles besorglichen Schadens Caution leisten, die Potentiores aber oder Mächtige, denen das Durchflößen vergönnet wird, deßfalls Reversales ausstellen, daß sie alles was ihr Durchflößen Schaden verursacht, wieder ersetzen wollen, solche verursachte Schäden nun zu untersuchen und zu taxiren, werden eigene unpartheyische und des Flößens verständige Leute erwehlet, welche als gute Männer den sich hier und dar zeigenden Schaden taxiren, und was zu dessen Reparation billig sey, aussagen müssen, da dann solcher entweder in baaren Geld, oder in einer gewissen Anzahl Klafftern Floß-Holz muß ersetzt werden, damit auch eine solche

solche Besichtigung und Schätzung nicht zu mühselig oder kostbar falle/ so wird auch wohl vorher gleichsam in Bausch und Bogen oder per Aversionem über solchen Schaden/ den das Flößen verursachen möchte, gehandelt, und vornehmlich darinn (1.) auf die Länge des Flusses, wie weit in solchen das Flößen geschehen soll. (2.) Auf die Quantität des zufließenden Holzes, (3) auf die Art des Fließens, (4.) auf die durch das Flößen verminderte Fischerey, und (5.) auf den Schaden, der an Mühlen und Dämmen geschehen möchte, gesehen, und solchen nach auf 30. bis 100. Gulden Reparations-Kosten oder auch auf so viel Clafter Holz geschlossen, und zuletzt auch über Zoll- und Seleits-Geld gehandelt.

Ob auch der Lands-Herr selbst, den/ von seinen Flöß-Holz denen Unterthanen verursachten Schaden zu ersetzen schuldig sey, solches wird ebenfalls nicht unbillig gefragt, der Herr von Seckendorff thut hiervon folgenden Ausspruch: Es ist billich, daß der Flöß-Herr denen, welche durch sein Flöß-Holz an Ufern, Mühl- und Wasser-Gebäuen oder Fischereyen Schaden gelitten, solchen billlicher massen nach ersetze, add. Churf. Sächs. Erledigung etlicher Landschafft-Gebrechen, de An. 1653. tit. Cammer- und Renterey-Sachen, in verb. weil erzliche von Adel.

Daß auch die Unterthanen zu Flöß-Diensten regulariter nicht mögen gezwungen werden, eum omnes operæ sint odiosæ quippe quarum Exactio Jure communi adversatur, solches will Klock. Vol. 1. Conf. 10. n. 739. behaupten, da er kurz vorhero anführet, daß der Landes-Herr, der solche erfordert, seine Befugniß darzu auch beweisen müsse, allein solches scheint einer Limitation nöthig zu haben, es wäre dann daß durch eine gar lange Verschrung oder durch Gewohnheit ein anders eingeführet wäre, indessen seynd in Sachsen und auch vieler andern Orten mehr die Unterthanen solche zu leisten verpflichtet und zwar müssen sie sich dabey ihre Kost selber schaffen, wiewohl an etlichen Orten dieselbe ihnen auch gereicht wird, nur ist dieses dabey zu mercken, daß man ihnen solche Frohn-Dienste nicht auffbürde, wann sie ihre Saat, Erndte und Acker zu bestellen haben, weil ihnen bey allen Hof- und Frohn-Diensten, so viel Zeit als ihnen zu ihrer und der Ihrigen Unterhalt nöthig ist, muß gegönnet werden, Klock. dict. 1. Confil. 21. num. 126. wohin auch gehöret, was in der Chur-Sächsischen Erledigung etlicher Landschafft-Gebrechen, de An. 1653. tit. Cammer- und Rent-Sachen, S. nach diesen, folgender massen zu lesen ist, haben die von der Ritterschafft des Vogt-Landes und allecurirten Nemter sich beschweret, daß sie ihre Unterthanen deren

viel, Nutz-Last oder Groschen-Güter hätten, ohne Unterscheid es sey zur Schnitt-Heu- oder Saam-Zeit, in die Floß-Gehäu zum Scheithauen schicken, und dadurch an Bestellung ihrer Ritter-Güter Schaden leiden/ und das Getraydig, Heu und anders verderben lassen müsten, wann dann Unfre Meynung nicht ist, die Unterthanen mit unerträglichen Diensten, und zwar zu solcher Zeit da sie mit den Ihrigen selbst zu schaffen haben/ zu beschweren, auch aber gleichwohl die Flöße befördert seyn will, als sollen Unfre Floß-Beamte Krafft dieses schuldig seyn, sich vor allen Dingen mit Fleiß zu bemühen, das mit sie Tage-Löhner und solche Leute, so sich ohnedas von Holzschlagen und dergleichen Hand-Arbeit nehmen, aus denen angelegenen Orten und Gränzen gegen richtige Auszahlung des gebräuchlichen Lohns, erlangen, und so viel immer möglich, andere Unterthanen damit verschonen mögen, solte man aber derselben, inmassen leicht zu erachten, nicht entziehen können, so wollen wir doch das nicht allein das Holzschlagen jedesmahl zeitlich in Frühling, ehe die Leut in der Saam- oder Heu-Zeit, oder in Schnitt zu thun bekommen, angestellet, sondern auch der Anno 1581. den 27. Julii und 8. Novembr. mit denen von Adel in Vogt-Land, des Holzhauens und Floß-Dienste halber auffgerichtete Vertrag in gute Acht genommen, und nach Inhalt desselben ein jeder Vogt-Ländischer Unterthan, er sey in A-tern oder unter denen von Adel seßhaftig, mehr nicht denn jährlich 5. Classer Scheit gegen Empfangung zweyer Groschen und 9. Pfennig zu schlagen, auch in Zeit des Einwerffens und Flößens zu heiffen/ angehalten, diejenige aber so ihren Lehn-Herrn mit vollen Diensten verpflichtet, oder Muth-Frohn-Laaf- und Groschen-Güter haben, damit nicht beleger werden sollen.

Die Floß-Bediente betreffend seynd solchs der Floß-Meister, Floß-Schreiber, Floß-Knechte, Flößer und Floß-Hüter, an etlichen Orten da die Flöße starck gehen, wird auch wohl eine Holz- oder Floß-Cassa angerichtet, zu des Floß-Meisters Function gehöret nach der Fürstl. Sächsisch Gothanischen Wald-Ordnung de Anno. 1641. Cap. 2. §. 11. folgendes, die Gehäue zu denen Flößen sollen also angeordnet und gehalten werden, daß die Floß-Meister nicht allein das, so nahe am Wasser, sondern auch das abgelegene Holz und also eines mit dem andern zugleich hauen, und wann ihnen ein Strich, deren zwey über vierhundert Ein nicht breit seyn soll, angewiesen wird, sollen sie gänglichlich bis auff die Höhe, und daselbst fort so weit als man auff der Ebne flüchlich zum Anführen gelangen kan, hienaus hauen, damit bey den Anführen die junge Gehäu nicht unten wieder verderbet werden, diese Strich aber sol-



ten nach der Wasser Beschaffenheit auff beyden Seiten also eingetheilet werden, daß mit den Einwerffen und Abflößen keine Hinderung verfallt, welches dan die Schöpfer, Forstmeister und Ober-Knechte allezeit selber besehen, und die Abtheilung darauff machen sollen, Cap. 4. S. 1. stehet, wo Schlag und andere Hölzer an Wasser gelegen, die zur Flöße zu gebrauchen, so sollen unsere Forstmeister derselben verschonen, und biß zu rechter Zeit fort wachsen lassen, item Chur-Sächs. Erledigung de Anno. 1653. die Floß-Bediente müssen die Brücken über die Floß-Gräben, in baulichen Wesen unterhalten.

Ferner so ist bey denen Holzflößen gewöhnlich, daß man mit denen Angrängenden umb einen gewissen Platz, da das Holz ausgeworffen und ausgefetzt wird, auff ein gewisses zu handeln pflaget, weil niemand schuldig ist dem andern den Gebrauch seines Ackers oder Feldes umbsonst zu verleyhen, und so auch jemand die Gerechtigkeit sein Floß-Holz an einen Orte auszusetzen gehabt hätte, kan er solches durch einen dreißig und mehr jährigen Nicht-Gebrauch wieder verlieren, wie hiervon Carpovius part. 3. decis 288. ein Prajudicium des Schöpffen-Stuhls zu Leipzig folgendes Inhalts giebet:

Hat der Rath zu Schneeberg einen Holzflöß-Graben, mit grossen Unkosten erbauen lassen, und weil derselbe zum Theil des Besizers des Dorffs Nieder-Schlemme Grund und Boden berührt, ist von denen An. 1556. hierzu verordneten Commissarien von beyden Theilen bewilliget worden/ daß der Besizer des Dorffs Nieder-Schlemme berechtigt seyn solte/ eine gewisse Anzahl Holz, durch gemelden Graben zu flößen, und solches auff dem gemeinen Anger auffsetzen zu lassen, doch sich wegen Anzahl des Holzes mit denen zu Schneeberg jedesmahl vorher zu vergleichen, diesem nach auch zwar so viel das flößen betrifft An. 1605. 6. 9. 20. 24. etliche Actus exerciret worden, allein allezeit mit genugsamer Reverfierung/ daß solches von den Rath aus Nachbarlichen Willen geschehe, und künfftig kein Recht darans gemachet werden möge, so viel aber das flößen und zugleich das auffsetzen auff eines Raths Anger, und Verkaufung des Holzes belanget, ist von An. 1556. biß 1641. dergleichen Actus niemahls vorgegangen/ biß endlich in letztgedachten 1641sten Jahre Wenzel Kolb ertziger Besizer des Guts Nieder-Schlemme, bey den Rathe sich schriftlich angemeldet, daß er Willens wäre 60. Schragen auff ihren Anger zu flößen, welches ihm aber der Rath nicht verwilliget/ sondern in den Gedanken stehet, daß die bey denen vorgegangenen Actibus ertheilte Reverse

Plare mase geben, daß das flößen ihme je und allezeit nur bitterweise und Jure familiaritatis verfiattet worden, und er im übrigen sich des auffsetzens auff des Raths Anger, weil er in die 90. Jahr solches nicht gebraucht gänzlich verlustig gemacht habe, ob nun wohl Gegentheil darwieder einwendet, daß bemeldes Holz flößen und auffsetzen ein Actus mera facultatis sey, welcher absque Facto & Prohibitione Adversarii nicht präscribiret werden könne, auch die von seinen Vorfahren abgegebene Reverfales allein von denen Holzflößen, so vor seine Haushaltung geschehen zu verstehen wären, davon aber in alten vorigen Vergleich nichts zu befinden, derohalben auch selbige Reverfales auff die Auffsetzung und Verkaufung des Holzes, auf des Raths Anger nicht zu extendiren, dieweil aber dennoch vermög der klaren Rechte, die Servitutes rusticæ per solam non Usum innerhalb gehöriger Zeit, und also nach Sächsischen Rechten nach 31. Jahren, 6. Wochen und 3. Tagen verlohren werden, und bissfalls keiner Präscriptione Libertatis, wie in denen Urbanis Servitutibus von nöthen ist, daß also die Regul. de Rebus mera facultatis präscribendis auff diesen Fall nicht zu appliciren, noch der Besitzer weil die vergangene Actus und darüber ausgefertigte Reverfales, von Keinen absonderlichen Holzflößen reden, auff die An. 1556. getroffene Vergleichung, derer er sich innerhalb 90. Jahren nicht bedienet, sich ferner kundiren kan, so ist demnach obgedachten Besitzer des Guts Nieder-Schlemme, des Holz flößens zum auffsetzen und verkauffen auff des Raths zu Schneeberg Anger, nunmehr so sich anzumassen nicht berechtiget, bey denen andern Flößen aber des Holzes zu seiner Haushaltung wird er auff diese Weise wie er dasselbe An. 1605. 6. 9. 20. und 24. gebraucht, Inhalts der gegebenen Reverfalien billich gelassen, V. R. W.

Dieses ist hiebey noch zu observiren, daß wann dergleichen Floß-Gräben oder Floß-Wasser nicht breit und tieff genug zum Flößen seyn, daß aledann demselben durch neue Wasser-Leitungen, Schleußen und Dämme muß geholffen, und die Wasserläuffte verstärket werden, Seckendorff d. l. n. 5. daß auch ein Landes-Herr zu diesen Floß-Behuff auf der Unterthanen ihren Feldern und Wiesen, Schleußen und Floß-Gräben, wann es die Noth erfordert, Können machen lassen/ solches affirmiret Gailius Observ. 56. in so fern er ihnen nur den Schaden den sie darunter leiden, ersetzet.

Folget nun von denen Delictis, welche bey den Floß-Wesen begangen werden können, und was alsdann vor Straffe darauff gehöre, unter solchen  
ist

ist nun gleich die hartnäckigte Widerspenstigkeit derjenigen, welche ein so gemein nützlichtes Werk als das Flößen, und Floß-Graben ziehen, wir möchten noch dabey fügen die Beförderung der Rivier-Fahrt, und aller darzu gehörigen Requisite an Deichen, Dämmen und Schleußen ist, verhindern, oder was desfalls mit grossen Kosten schon gemacht worden, als dieses Orts allein bey den Floß-Wesen zu bleiben, etwan die Floß-Rechen vernichten, oder von den Floß-Holz heimlich etwas weg partiren, solcher Leute Bestrafung ist alsdann nach Beschaffenheit ihrer Personen entweder eine Geldstraffe oder Gefängniß, auch wohl Landes-Verweisung, und wohl gar eine harte Leibes-Straf, auch daß sie den verursachten Schaden wiederumb ersetzen müssen, zu welchem Ende hin und wieder Floß-Patenta angeschlagen werden, darinnen bey harter Straff verboten wird, daß niemand an den geößten Holz sich vergreifen soll, vide hiervon die Fürstl. Sächsische Gothaische Landes-Ordnung, de An. 1653. tit. 6. von Flößen, ib. Es sollens Unsere. Zuweilen muß auch ein jedes Stück gestohlenen Floß-Scheits mit einem Gulden verbüßet werden, die Leibes-Straff aber hat in dieser Holz-Dieberey nicht leichtlich statt, es wäre dann, daß des gestohlenen so eine grosse Quantität wäre, daß es eine merckliche Summam austragen könnte.

Hierbey fällt nun abermahl die Frage vor, ob wann bey aufgeschwollenem Wasser durchgebrochenen Floß-Graben, und Floß-Rechen, das Floß-Holz hin und wieder zerstreuet auf die Aecker austriebe, und daselbst nach verlaufnen Wasser beliegen bliebe, weme solches alsdann zugehören solte? wir antworten, seinem vorigen rechtmäßigen Herrn, als welcher sein Eigenthum an solchen ausgetretenen Holz (eben wie auch bey denen auff's Land durch Sturm und Unwetter geworffnen Schiffen) nicht verlieret, per l. 5. §. 1. de Rev. l. 9. §. 1. ibique Godofr. de Damno infect. add. d. l. 9. §. 2. woselbst insonderheit wegen eines etwan nicht recht angebundenen und dadurch weggeschwemmten Nachens, daß solcher müsse restituiret werden, Meldung geschiehet, nur daß der Herr des Nachens oder Floß-Holzes, die auf das Auffsammlen desselben gewandte Kosten, wie auch den Schaden, den seine durchbrochene Flöße an Feldern und Ufern gethan, ersetzen muß, ein anders wäre es, wann ein solches Floß-Holz sehr weit und auf viel Meilwegs lang fortgetrieben wäre, und desfalls keine Nachfrag geschehe, sondern solches pro derelicto gehalten, oder da solches gleich in der Nähe bliebe, doch die Gewohnheit des Nichtwiedergebens, aus einen unbillichen Strand-Recht eingeführet wäre.

Endlich so seynd auch der Holzflöße halber die Remedia der Actionum anzusehen, welche derselben in begehenden Fall zu Statten kommen können, solches seynd nun eben diese, deren man sich wegen der freyen Beschwiffung eines Stroms bedienen kan, und worüber sonderlich in den Kayserlichen Cammer-Gericht auf vier Holzflöß-Fälle Mandata wieder diejenige, welche solche Flöße verhindern wollen, können ausgebracht werden, vid. Ord. Camm. Part. 2. tit. 23. man kan auch gar nützlich ex tit. de Fluminibus, sonderlich aber directé ex Tit. ut in flumino publico navigare liceat, darwieder agiren Confer. etiam Mandan. de Interdict. tit. 6. n. 15. hingegen behauptet auch derjenige nicht unbillich seine auf einen Fluß habende Jurisdiction, wann man solcher durch eigenmächtig unternommenes Holzflößen Eingriff thun wolte, da entweder das geflöste Holz weggenommen, oder der Fluß an der Gränze mit einem Überzug von etlichen starcken Bau-Zimmern geschlossen, zuweilen auch gar armata manu, dagegen procediret wird, was aber nur geringer Besizers seyn, die können sich gegen Superiores und Potentiores anders nicht als mit Protestationibus schützen, und quævis competentia Juris sich dabey reserviren.

Ein anders der Rivier-Fahrt zu gute kommandes Recht ist Vierzehendens auch das Jus Geranii oder Mensurationis das Kran- oder Kranich-Recht, da an den Ufer, Vorsegung oder Damm eines Flusses eine künstliche Machine gebauet wird, durch welche man die Waaren aus den Schiff heraus ans Land, & sic vice versa von Land ins Schiff heben kan, weil nun dergleichen Maschinen in allen See-Städten, und sonderlich auch in Berlin genug zu sehen seyn, welche Theils mit einen perpendicular hangenden, Theils horizontal liegenden Rad, in und auff welchen ein oder 2. Männer herumb treten, getrieben wird, als wollen wir uns bey ihrer Construction nicht lange auffhalten, sondern nur sagen, daß umb denen Commerciis in vornehmen Städten eine rechte Form zu geben, als an welcher gar viel (wie wir noch neulichst in einen desfalls höherer Orten übergebenen Memoriali beweisen) gelegen ist, so solten billich an allen Strand und Ufern wo noch etlichermassen Schiff-Fahrten seyn, solche Kranige auffgerichtet werden, theils das Ein- und Ausladen der Schiffe dadurch zu facilitiren, und auch grosse und schwere Kisten und Fässer damit auff und von die Fuhr-Wägens zu heben, theils auch wo Zoll oder ander Umbgeld von solchen Waaren muß entrichtet werden, daß man vermittelst eines solchen Krans desto besser hinter das Gewicht kommen könne, vid. Leuber disquis. plamar. n. 1501. und 2. Klock de Contr. C. 1. n. 272. Der Unter-

Unterscheid welchen einige zwischen dem Gran- und Stapel-Recht machen, soll darinn bestehen daß jenes des Landes oder der Stadt ihre daselbst habende Zoll-Gerechtigkeit (damit solcher in zu- und abführen der Waaren ein Genügen geschehe,) dieses aber der Stapel Stadt ihrer Commerciorum Aufnahme betreffe, allein beyde haben heutigs Tags an ihrer Punctualität viel verlohren, und wird sonderlich das Jus Geranii nicht viel mehr als in Disputationibus gedacht, nachdem die Zöllner und Mauthner (ohne daß ein Kran vor der Thür stehe) doch wohl das ihrige zu fordern wissen, überdem auch das auffrichten der Kranich in Kauff-Städten, und auch in Zeug-Häusern und Arsenalen wo große Lasten zu heben seyn, ohne sonderbahre Solennitäten zum öfftern geschieht, und auch bey Privat-Kauffleuten, sonderlich denen, die ihre Packräume an den Wasser liegend haben, die, denen Kranichen nicht viel ungleiche Binden schon hin und wieder eingeführet seyn, wir möchten hiebey auch allen großen See- und Land- Handels-Städten, die in Nürnberg, Augspurg, Bremen, Amsterdam sonderlich in den Arsenal zu Venedig eingeführte große Schnell-Wagen recommendiren, an welchen, schwer beladene Fuhr- und Heu-Wagen mit großer Geschwindigkeit können auffgezogen und gewogen werden, ob zed daß man nöthig hat sich mit denen gemeinen Stadt-Raths- und Bisen-Waagen zuschleppen, wiewol diese in ihren genere zu einzeln Stücken auch ihren Nutzen haben, u. so lange als jene nicht eingeführet, deroselben ihre Stelle wiewohl mit mehrer Müß und Zeit-Verlust vertreten müssen, davon das einige Exempel in der Woll-Schur von schwer beladenen Woll-Wagen nur anzuführen, welche dermahlen auff denen Stadt-Waagen bey einzeln und hernach zusamm gerechneten Partheyen muß gewogen, und von und wieder auff den Wagen geschleppt werden, da vermittelst der Schnell-Waage, der ganze Wagen mit eins könnte gewogen, und wann solcher hernach ins Kauffmanns Haus abgeladen, ledig auff neu wieder gewogen, und sein Gewicht von dem was er beladen gewogen hat, thariret werden. Die Regula bey der Schnell-Waage bestehet darinn daß ungleiche Gewichte einander gleich wägen/wann sie in ungleichen gegen einander proportionirten Distanzen auffgehungen werden, welche Distanzien nach der Länge der Schnell-Waage von demselben Punct müssen genommen werden, wo die Waage frey hängt, und da sie frey umgeheth, auch von denen Puncten wo das Gewicht und Gegen-Gewicht frey hängeth, als welche mit denen Puncten der Schwere der angehangenen Körper übereinkommen, so die Schnell-Waage ein Vectis oder Hebel seyn soll, so ist die Lade die Stütze oder Hypomochlion, das Gewicht

aber so zu heben ist, macht den Anhang oder Gegen-Gewicht, je länger nun der Theil des Hebels oder des Waag-Balkens von den Ruhe-Punct gegen die bewegende Kraft ist, je leichter sie beweget, das schwerste Gewicht unter zweyschweren Gewichten, die mit einander an der Schnell-Waage in stehen, verhält sich gegen das leichtere, wie sich der lange Arm der Waage gegen den Kürzern verhält, wobey zu mercken, daß diese Innstehung mache, daß die schweren Gewichte, gleicher Schwere mit denen leichtern zu seyn scheinen, welches aber nur den Ansehen nach wegen ihres Standes, nicht aber in der That also ist, dahers auch ein anderes ist, gleich schwer, ein anders aber gleich wägend zu seyn, woraus auch folget, daß ein zweymahl leichter Gewicht zweymahl so weit von dem Centro der Wage abstehe, als ein zweymahl so schwer Gewicht, oder daß Ein, tausendmahl leichteres Gewicht, wann es mit einem tausendmahl schwerern gleich innstehen soll, auch tausendmahl weiter als dieses abstehen müsse, vide hiervon mit mehreren Guidoneim Ubaldo, Galilaeo Galilei, Stevinum, Buteonem, Simienowicz, Sturmium Guevaram, Ozanam, Caspar Schottum, und andere berühmte in dem hinters angehangten Register zum Theil recensirte Mechanicos mehr.

Folget nunmehr Funffzehendens auch das Brücken-Recht, nehml. solcher Brücken, die über öffentliche schiffbare Flüsse geschlagen werden, u. welche denenjenigen die die Jurisdiction über eines Flusses seinen District in ihrem Territorio haben, zu bauen und zu unterhalten zu kommen, dafür sie hernach berechtiget seyn, Zoll, Mauth oder Brücken-Geld, daselbst einzunehmen, indessen trägt es sich nicht selten zu, daß wo eines Landes oder Stadt ihre Jurisdiction der Orten, wo sie eine Brücke anlegen wollen, nicht genugsam fundirt ist, daß desfalls mit denen Angränzenden Streit darüber entstehet, also kamen die Grafen von Kyburg mit denen Bernern in eine öffentliche Fehde, weil diese über den Aar-Fluß eine Brücke hatten bauen lassen, da doch das jenseitige Ufer dem Grafen zukam, und so wird auch niemand der in einer Stadt wohnet, und zu beyden Seiten eines daselbst durchlauffenden Flusses Häuser hat, gestattet, daß er von einem Hauß zum andern eine Brücke machen lasse, per l. fin. D. ne quid in flum. publ. weil aber dieser Lex bloß allein auf die Schiffahrt siehet, die durch solches Brücken bauen nicht soll verhindert werden, so folget von selbst, daß wo keine Schiffahrt ist, der Fluß auch mehr ein Bach als ein Fluß kan genennet werden, der Brücken-Bau darüber unverwehret seyn müsse, wie wir solches in vielen Land- und See-Städten sehen, da die Einwohner sich über ihre so genannte Grachten oder Fleete,

Fleete, in so weit es zu ihrer Bequemlichkeit gereicht, und niemand Schaden thut, schmale Brücken ungehindert überbauen, was aber das grosse Brücken bauen, über Schiffeiche Flüsse Juris publici machet, und ausser der Gewalt der Privatorum setzt, ist sonderlich dieses, weil vielmahls zu Kriegszeiten Feindliche Armeen und Partheyen sich solcher Brücken, (umb in ein Land einzufallen, und solches zu ravagiren,) bedienen, dahero gemeinlich dergleichen Brücken zu solcher Zeit abgeworffen und ruiniret werden, damit der Feind dieselben nicht gebrauchen könne, es werden auch ferner dergleichen Brücken unter die öffentliche Wege und Landes-Passagen, oder Land-Strassen gerechnet, und folglich auf solche alle, die denen öffentlichen Land-Strassen anhangende Jura ebenfalls gezogen, Confer. Zieglerum de Jure Majest. lib. 2. Cap. 16. de Jure Pontium, item Besold. Thef. Pract. vocab. **Brücken**, denen Brücken seynd auch die so genannten Fahren oder Fähr-Schiffe Lateinisch Pontones genannt, gleich zu schätzen, die vieler Orten wo keine Brücken seyn, zum Übersetzen der Wägens, Kauffmanns-Güter, und Personen gebraucht werden, es geschieht derselben Meldung in l. fin. ff. de S. R. P. & apud Jul. Cæsar. l. 2. de bello civili. Agell. l. 10. noct. Attic. c. 25. Apul. l. 4. Metam. und anderen mehr, die aus solchen Fahren herkommende Nutzungen seynd die Pontivegia, welche denen Zoll-Intraden bengerechnet werden/ man behält aber diese Fahren an etlichen Orten darumb desto lieber, weil in Kriegs-Gefahr solche leicht ans Land zu ziehen, und dadurch dem Feind die Überfahrt zu verbieten ist, dahero auch solche Fahren viel eher, als Brücken anzulegen, von der Landes-Obrigkeit concediret werden, sonderlich wann die Land-Leute sich derselben zur Überfahrt ihrer eingeerndten Früchte bedienen müssen, wie wir hiervon p. 167. ein Præjudicium angeführet haben, daß aber durchgehends der Brücken- und Fähr-Schiff-Bau zur Beforderung der Commercien und Reisenden besser als bisanhero geschehen, solte in acht genommen werden, solches ist so unwidersprechlich als wir aus der täglichen Erfahrung wahr nehmen, wie sehr solche Reisende durch schlecht verwahrte, und nach Polnischer Art gebaute liederliche Brücken gefährdet und verhindert, oder wo Brücken und Fahren gar mangeln, zuweilen ein Fracht- oder Passagier-Wagen ein oder mehr Meilwegs umbfahren muß, ehe er einen Fluß passiren kan, an vielen Orten werden auch aus blosser Sorglosigkeit vor das gemeine Beste oder aus einen privat-Interesse die beschwerliche und Zeit wegnehmende Fahren noch behalten, da man ohne der Schiffahrt Abbruch zu thun, gar commode Brücken anlegen könnte, manches Orts Einwohner auch (wie ich

genugsame Exempla davon weiß,) gar gern die Unkosten darzu auffbringen/ ja ihren Landes-Herrn noch ein ehrlich Stück Geld in seine Cammer oder Chatoul geben, und ihme hernach noch darzu Brücken- und Passage-Geld bezahlen würden, wann er nur ihnen erlauben wolte die Fahren abzuschaffen, und Brücken dafür hin zu bauen, weil aber dergleichen und andere in diesen Capitel ratione fluminum recensirte Landes-Gebrechen selten vor die hohe Landes-Obrigkeit kommen, auch nach den gemeinen Sprichwort quod ad omnes pertinet a singulis negligitur, was alle angehet, von einen jeden insonderheit verachtet und versäümet wird/ als solte meines Erachtens ein ordentlicher Strassen-Fluß- und Brücken-Commissarius nicht undientlich seyn, wann deren Einer oder mehr in einen Land constituiret würden, welche auff das, was circa flumina & Pontes zum gemeinen Besten zu veranstalten sey, untersuchen, und folglich gehöriger Orten daß die Verfügung darzu gesch. be. referiren müsten, allen hiervon in folgenden Capitel ein mehrer.

Der Brücken und Fahren wegen fällt indessen dieses Orts noch zu erinnern vor, daß diese letztere heutigs Tags auf unterschiedliche sehr bequeme Künstliche Manier angeleget werden, dergleichen wir unterschiedliche auf den Rhein- und Elb-Strom, sonderlich auf diesen letztern bey Dessau sehen, welche billich in Verbesserung der Landes-Policey solten nachgeahmet, und so vieler vornehmer und geringer Leute Leben durch die bißher gewöhnliche alte halb verfallte, und oftmahls durch besoffene Fahr-Leute regierte Fahren nicht (wie noch kürzlich an einer bekannten Passage geschehen, da bey 50. Personen auf einmahl durch Unvorsichtigkeit der Fahr-Leute umb ihr Leben gekommen,) in so grosse Gefahr gesetzt werden.

Die Brücken betreffend solten solche ebenfalls häufiger, dauerhafter und sonderlich zur Schiff-Fahrt auff Flüssen bequemer als sie dermahlen nicht seyn, angeleget werden, es sind aber eigentlich solt er Brücken zweyerley, nemlich Hölzerne und Steinern, jene sind entweder über Stadt- und Vestungs-Graben, oder über Flüsse geleget, diese werden eben auch über Flüssen und schiffbahren Canälen gebrauchet, oder auch angewendet Wasser darüber zu leiten. Von allen Sorten will ich hier nur etwas gedencken.

1. Die hölzerne Brücken über Festungs-Graben werden gang gleich und eben gemacht, und die Joche worauff sie liegen auch nur von Holz verfertigt, und so nahe zusammen gestellet, daß von einem auff das andere ein starcker eichener Balken zureiche, ohne daß er sich biegen könne. Es sollen biß. 3. Thore mit Gatter-Thüren, und zweymahl Fall-Brücken auff solchen Brücken ange-



angeordnet werden. Wie zu Berlin und Hannover unter andern von guter Arbeit zu sehen. Die Fall-Brücken müssen mit Gegen-Gewichten die unter der Brücken hangen, also gemacht werden, daß sie eine Person leichtlich auff- und zu machen könne, wobey ich billig eines sehr guten Exempels von Fall-Brücken nemlich des künstlichen Einlasses zu Augspurg gedencke.

2. Die hölzerne Brücken über Flüsse werden auff dreyerley Weise gemacht. Entweder daß sie gar kein Joch oder Pfeiler in das Wasser bekommen, sondern ganz frey gleichsam in der Luft schweben, dergleichen Paladio in Italien von Trento nach Venedig zu, über ein Flüßgen die Cifmone genannt, auff 102. Fuß lang angegeben, und Perrault in einem approbirten Modelle von sonderlicher Invention vorgestellt/welches noch im Louvre zu sehen: Oder daß an statt der Joch nur wenig steinerne Pfeiler sind, über welche die Brücke mit Zengewerck gemacht ist/dergleichen zu Meissen über der Elbe von vortrefflicher Arbeit gebauet worden, da auff eine Breite von mehr als 1000. Schritt nicht mehr als zwey steinerne Niederlagen, und in dem Fluß 3. steinerne Pfeiler sind, dergleichen eine auch von sonderlicher artiger und simpler Structur zu Rhene über die Emß lieget.

Oder man macht solche Brücken auch mit hölzernen Jochen, die aber so weit voneinander stehen müssen, daß die Schiffe raumlich zwischen durch passiren können, in der Mitte werden zwey Schlag-Brücken gemacht, die gegeneinander zu fallen und auffgezogen werden, wenn Schiffe von grossen Massen passiren, dergleichen zu Amsterdam sehr viel zu sehen seyn, zum Ex. die Brücke bey dem Westindischen Hauf, theils Brücken haben daseibst auch zwey kleine Klappen in der Mitte, die also gemacht sind, daß wann ein Mast daran stößet/sie sich selbst auffthun, und das Schiff mit dem Mast passiren lassen, als zu sehen an der neuen Brücken über das Wasser unten an dem Ve-Strom. Sonst sind die hölzerne Brücken als eine zu Regenspurg über die Donau, obgemeldete zu Rehne in Westphalen über die Embs, und eine zu Deventer in Ober-ßffel über den ßfel-Fluß auch wohl werth zu betrachten. Diese Letzte aber sonderlich deßwegen, weil sie eines theils auf festen Boden, in der Mitte aber auf Schiffen lieget.

3. Steinerne Brücken werden entweder mit einen gewölbten Bogen gemacht, oder mit vielen. Jene sind zwar sehr künstlich und zu dem Passiren der Schiffe bequem, allein sie werden in der Mitte gar sehr erhaben. Zwey berühmte Exempel treffen die Reisende an, il Ponte Rialto zu Venedig 120. Fuß lang, und zu Nürnberg die Fleisch-Brücke, die jener zwar an Grösse und

Kostbarkeit etwas, an künstlicher Contraction aber nichts nachgiebet. Die mit vielen Bögen werden also gemacht, daß sie ungleich an der Zahl werden, und nach dem vollen halben Circul oder nicht viel darunter gewölbet, die Pfeiler auf denen die Bogen ruhen, und die ein Drittel der Weite des Bogens zur Dicke bekommen sollen, werden wo der Fluß herfließet, mit dreneckigten, wo er wegfließet, mit runden Strebe-Pfeilern verwahret. Bisweilen machet man in der Mitte keinen Bogen, sondern hölzerne Schlag-Brücken, die zu beyden Seiten zusammen schlagen. Die berühmtesten von dieser Art sind in Teutschland die Prager-Brücke von 16. Bögen 900. Schritt lang über die Mulda, die Dresdener von 20. Bögen über die Elbe, und insonderheit die Regensburger Brücke über die Donau, von mehr nicht als 13. Bögen. In Italien die Brücke zu Rimini, welche noch Antich ist, hält 5. Bogen und ist 175. Fuß lang. Zu Vincentz zwey Brücken von Palladio, beyde 96. Fuß lang, und mit 3. Bögen gebauet, deren Pfeiler nicht mehr halten, als den fünfften und sechsten Theil von der Bogen-Weite. Zu Florenz ist Ponte Vecchio, so gar zierlich erbauet. Zu Rom sind noch einige Antiche Brücken wohl zu sehen, unter andern die von Bernini mit Statuen herrlich gezierte vor dem Fort St. Angelo. Zu Franckreich sind unter andern berühmt die Brücke zu Avignon über den Rhône-Fluß 1350. Schritte lang, von 23. Bögen. Zu Paris le Pont du Change, le Pont neuf, und le Pont Royal, die 232. Französische Fuß und 5. Bögen hat, und zu äusserst auf sehr künstlichen Gewölbern sich ausbreitet. Die Pfeiler im Fluß halten an der Dicke 14. Fuß. Der mittlere Bogen hält in lichten 72. Fuß, welches alles vor was sonderlich zu halten ist. In Engeland ist die schöne Brücke zu London über die Thems, auf beyden Seiten mit Häusern bebauet, die zwische sich eine raumliche Grösse begreifen, sie lieget auf 20. Bögen eben wie die Dresdnische.

Bey dem Anlegen der Brücken über öffentliche Schiffreiche Flüsse und andere Wasser, woran dem Publico der Passage wegen viel gelegen, ist ferner auch zu mercken, daß von deren Bau und Unterhaltungs-Kosten niemand auch so gar die Kirchen-Güter nicht ausgeschlossen seyn, nach dem mahl die Kayser selbst ihre Palatia nicht frey davon gemacht, sondern solche der Contribution zu dem Brücken-Bau wie andere Privat-Gebäude mit unterworfen haben, Arg. l. 7. Cod. de SS. Eccles. l. 4. C. de Privil. Dom. Aug. Domos etiam divinas sagte Theodosius Junior ac venerandas Ecclesias tam laudabili Titulo libenter adscribimus, l. 6. Cod. Theod. de itin. mun. jedoch wird auch zu solcher Mitleidenheit oder Contribution erfordert, daß solche

geiße

geistliche Güter und Fürstliche Häuser in und bey einer solchen Stadt gelegen seyn/ wo ein solcher Brücken-Bau geschehen soll, wie solches Justinianus Nov. 131. Cap. 5. und nach ihm Kayser Carolus M. Capitul. lib. 6. Cap. 107. also verordnen, da sonderlich dieser letztere spricht *Possessiones ad Religiosa loca pertinentes nullam Descriptionem agnoscant, nisi ad Constitutionem Viarum vel PONTIUM si tamen intra eadem loca habuerint Possessiones* Confer. Annæ Robert rer. Jud. lib. 2. Cap. 3. da dann per divinas Domos, Andreas Alciatus, insonderheit diejenige versteht, welche eigentlich zur Kirchen gehören, durch Ecclesias aber das bloße Kirchen-Gebäu, welche Auslegung aber Ziegl. de Jur. Majest. lib. 2. Cap. 17. §. 25. nicht vor genügsam hält, sondern vielmehr ex l. seq. 8. Cod. de SS. Ecclesia beweiset, daß unter solcher Ecclesia die Clerici qui fundis & prædiis Ecclesiæ fruuntur, unter divinas Doms aber die Kayserliche Palatia verstanden würden, welches auch Carolus Molinæus ad d. l. 7. also observiret hat. Ob nun wohl (schreibet hier ferner unser Zieglerus d. l. §. 26.) die Herren Prälaten und Geistliche diese Sanctionem des Theodosii sehr schwer verdauen können, daß sie auch zu Unterhaltung der Land-Strassen und Brücken das Ihrige mit beytragen sollen, da vielmehr ihr Axioma ist, *Laicam Potestatem, quantacunque illa fuerit, nihil omnino statuere posse in rebus Ecclesiasticis*, vid. Theoph. Raynaud. de Coron. aur. Pontif. p. 353. Joh. Guttierrez. Pract. quæst. lib. 1. quæst. 3. so beweiset hingegen Franciscus Florens in Dissert. Jur. Can. pag. 36. & seq. Benign. Milletot, de delict. commun. & Cas. privat. pag. 81. Molinæus ad Edict. Henrici II. Cont. parv. dat. p. 33. & de Monarch. Franc. n. 160. Danhauer in Theol. Conf. Part. 2. Dial. 3. Sect. 3. quæst. 5. p. 888. ganz ein anders, und zwar daß man in der ersten Kirchen von solcher Freyheit der Geistlichen nichts gewußt, dannenhero auch was den Brücken-Bau und Strassen-Besserung anbelanget, in vielen Senatus Consultis wieder die Bischöffe und andere Prälaten gesprochen worden, wie solches ausführlich Johannes Paponius lib 5. tit. II. Arrest. 16. biß 19. und Annæus Robertus lib. 2. cap. 3. Rer. Judicat. referiren.

Endlich so kommt auch in dieses fünffte Capitel als ein zu denen Innländischen Wasser-oder Fluß-und Rivier-Fahrten zuziehendes Recht, die Quæstion von den Mühlen-Bau, ob nemlich *Jure Dominii* jemand der an einen Fluß anliegende Güter hat, Mühlen auff solchen bauen und anrichten könne, diejenige die an solcher Freyheit zweiffeln, bringen dessen zu ihren Beweis an, daß heutigs Tags die Flüsse zu denen Regalien gezogen wurden,  
und

und dannhero aller aus ihren Lauff entspringender Nutzen dem Landes-Herrn zukommen müste, worunter dann auch das Mühlen-Wesen gehörte, Besold. in th. Pract. verb. Mühlen, Kaupfschild de Jurib. Civ. Imper. lib. 5. Cap. 26. Stypiman de Jure Marit. Part 2. Cap 5. n. 174 die es aber mit grössern Fug (wie Rosenthal de Feud. cap. 5. Conclaf. 28. thut,) wieder-sprechen, die sagen, daß wann dieses also gültig seyn solte, eines Landes-Herrn (der sich ja noch wohl geringere Sache als die Mühlen seynd, heutigs Tags zu reserviren pfleget,) sein ausdrückliches Verbot darzu kommen müste, daß niemand ohne seinen Consens oder Erlaubniß Mühlen auffbauen solte, es wäre dann, daß ein neu zu erbauendes Mühlen-Werck, denen Landesherrlichen Mühlen Augenscheinlich oder doch vermuthlich Schaden brächte, in welchen Fall solches dem Unternehmer wohl könnte gewehret, oder so er gebührend darumb anhielte, ihm etwan mit einen Vorbehalt vergünstiget werden, wie also zu Churfürst Johann Friederichs Zeiten geschehen, und aus folgenden an den Schösser zu Wittenberg ergangenen Rescript zu ersehen ist.

Lieber Getreuer, Uns hat Georg Schlüsselfelder zu Wittenberg jetzt abermahl unterthänigst anlangen lassen, mit Bitte, daß wir gestatten und nachlassen wolten, daß er noch ein Rad an seine Mühle die Kreh-Mühle genannt, hängen lassen möchte, welches wir ihm zu Genaden auf geschehens Bitten gewilliget haben, begehren derohalben, du wollest ihm solches also von unsert wegen gestatten, doch mit dem Vorbehalt, daß Wir Uns solch Rad jederzeit wann wir befinden, daß es unsrer Mühle zu Wittenberg, des Wassergangs halber Schaden thät, oder einen Abbruch brächte, wiederum abzuschaffen vorbehalten haben wolten, Datum Weymar An. 1539.

Gleicher Gestalt wolte auch Churfürst Augustus keine Schiff-Mühle, welche ein gewisser Edelmann auff der Elbe hatte bauen lassen, dulden, sondern es muste solche nach Inhalts folgende Rescripti wieder weggenommen werden.

Lieber Getreuer, was alle Erb- und Wasser-Müller in den Pflegen, Kemberg, Zahne und Herzberg abermahls wieder Günter von Staupitzen zu Dabrun, seiner neuen erbaueten Schiff-Mühle halber, an uns gelanget, und um Abshaffung derselben bitten thun, findest du innliegende. Weil dann solche Müller, auf mannigfaltige gepflogene Unterhandlung, nicht zu vermögen gewese, noch bewilligen wollen, daß gedachter der von Staupitz solche Schiff-Mühl, Inhalts unserer angegangenen Befehlich, erhalten möchte, und sich sol-

die Müller der mehrer Theil gegen uns höchlichen beschweret, daß sie solcher und Ginther Lösers zu Trebits neuer Wind-Mühle halben an ihren Gewerben des Mahlens dermaßen verhindert, daß sie sich ihr Weib, Kind und Gefinde nicht erhalten, weniger den pflichtigen Erb-Zins, wie der von altershero in unsere Aempter gereicht worden, zu geben vermöchten, und wir ihnen solchen zu diesen mahl in Geld verwandeln haben müssen. So wissen wir gedachten deme von Staupitz ferner nicht nachzugeben, noch zu verstaten, daß er solche Schiff-Mühle den andern Müllern zu Nachtheil, auch uns selbst zu Abbruch unserer Geträide-Pächte, ganghafftig erhalten solle, sondern befehlen dir hiermit ernstlich, du wollest gedachten Ginther von Staupitzen bey Straff 300. fl. aufflegen, daß er solche Mühle von dato an, innerhalb 14. Tagen hinwegschaffe, und die auff dem Elb-Strohme so ferne sich unser Fürstenthum erstreckt, in keinerley Weise noch Wege, zum Mahlwerke gebrauchen, auch andern zu thun nicht verstaten, sondern die an Orte, da sie geduldet, schaffen, oder daselbst hin verkauffen, und anwerden möge, und dich hieran nichts hindern lassen, bey Vermeidung ernster Straffe, hieran geschicht unser zuverlässiger Wille und Meynung. Datum Torgau, den 6. Febr. 1572.

Wann auch jemand eine Mühle, die etwan der Stadt oder Vestung zu nahe käme, bauen wolte, müste er nothwendig des Landes-Herren Consens erstlich darzu erlangen, wie abermahl aus folgender Churfürstlichen Concession zu ersehen: Von Gottes Gnaden wir Augustus Herzog zu Sachsen, des heiligen Römischen Reichs Erzh-Marschall und Churfürst, Landgraff in Thüringen, Marggraff zu Meissen, und Burggraff zu Magdeburg, 2c. bekennen hiermit und thun kund, daß unser lieber Getreuer Martin Schaffhirt uns fürbringen hat lassen, wie er vor sich und seine Erben eine Papier-Mühle zu Wittenberg hart vor dem Elb-Thore zu erbauen und anzurichten willens, und derowegen unterthäniglich gebeten, weil solches der Vesten nahe gelegen, daß wir unsere Gunst und Bewilligung gnädigst darzu geben wolten. Welchem also nach, haben wir auf zuvor genugsame Erkundigung dasselbe also nachgelassen und bewilliget. Und thun solches hiermit gegenwärtiglich in Krafft dieses unsers Brieffs, also, daß obgenanter Martin Schaffhirte solche Papier-Mühle des Orts auffbaue, die vor sich, seine Erben und Nachkommen besitzen und gebrauchen möge ohne männigliches Einrede oder Verhinderung. Und soll das Wasser seinen Gang behalten, wie es denselbigen igo hat. Zu welches Urkund haben wir diesen Brieff mit unsern anhangenden Insiigel besiegeln lassen. Geschehen und gegeben zu Dresden den sechs und zwanzigsten Mo-

nats-Tag Januarii, nach Christi unsers Herrn und Seligmachers Geburt, im tausend fünff hundert und vier und funffzigsten Jahre.

Wo aber kein ausdrückliches Landes-Verbot (daß keine Mühlen ohne Landesherrlichen Consens an denen öffentlichen Flüssen auffgebauet werden sollen,) vorhanden ist, da stehet solcher Mühlen-Bau in so fern nur die Schiffahrt dadurch nicht gehindert, oder solcher Bau einen andern nicht zu Schaden und Verdruß auffgeführt wird, jederman frey, wohin auch Lex Alemannorum sub tit. 83. n. 1. gehöret, Si quis Molinum (Molendinum) aut qualemcunque Clausuram in aqua facere voluerit, sic faciat ut nemini noceat, si autem nocuerit rumpatur usque dum non noceat. Dann ob gleich die Flüsse heutigs Tags unter die Fürstliche Regalia pflegen gezehlet zu werden, weil aber derselben Gebrauch denen Unterthanen nicht verboten ist, als kan auch ein jet er ungehindert, sich derselben zu seinen Mühlen-Berecken bedienen, wie gar deutlich Ulpianus in l. 24. per ff. de damn. inf. solches giebet, da er auch klärlich l. 1. §. 12. ff. de flumin. hinzu setzet: Non omne quod in flumine publico, ripave fiat cöerceri a Prætoze, sed si quid fiat, quo deterior catio & Navigatio fiat, das ist, es könne nicht ein jedes Unternehmen auf denen Flüssen von der Obrigkeit bestraffet werden, es wäre dann, daß etwas der Schiffahrt zum Nachtheil vorgenommen würde, welches auch der meisten Rechts-Lehrer ihre Meynung ist, daß nemlich ein jeder in einen öffentlichen Fluß auch ohne des Landes-Herrn Erlaubniß Mühlen nach seinen Gefallen wie er wolle anrichten könne, vid. Roland. a Valle. Vol. 3. Consil 97. n. 7. Ludolph. Schrader de Feud. p. 6. Cap. 6. n. 115. Sixtin. de Regalib. lib. 2. Cap. 3. n. 72. Goswin. ab Espach, in not. ad Carpzov. Def. 11. Part. 2. Const. 4. Anton Tessaur. Decis. 16. Hahn in Wesenbec. tit. ne quid in flum. publ. Joh. Köppen quaest. 20. n. 8. und andere mehr, von welchen jedoch Carpzovius Part. 2. Const. 4. Def. 10. abzugehen scheint, da er sonderlich über Sachsen-Land die Gewohnheit erhärten will, daß niemand daseibst ohne des Landes-Herrn Wissen und Willen Mühlen auffzurichten zugelassen sey, allein es beweiset hiergegen Zieglerus in seinen Tractat de Jurib. Majestat. lib. 2. Cap. 15. §. 44. & seqq. gar wohl, daß Carpzov. sich in diesen Stück lediglich auf des Modestini Pistoris, Andreae Rauchbari, und Johannis Löpens Authorität gründe, welche aber unterschiedlicher Ursachen halber (die er auch zugleich Art. 55. & seqq. anführet,) nicht als eine allgemeine Rechts-Regul könne angenommen werden, dannenhero auch die Juristische Facultät zu Wittenberg kein Bedencken gehabt, An. 1668. auff

Requisition Herrn Hans Christoph von Spors, folgendes Responsum abzufassen:

Hat der Herr vor etlichen Jahren das Ritter-Gut Schörbis samt allen Zugehörungen, als unter andern einer Mühlskate von vier Gängen an den Elster-Strom gelegen, erblich erkaufft, und weil die Mühle verwüstet gewesen, mit Zuziehung des Amt-Schössers zu Skeudis, so mit dem Bau-Meister das Gedinge gemacht, und den Contract, als Beystand, vollzogen, selbige mit drey Mahl-Gängen wieder auffgebauet, den vierdten Mahlgang aber in einen Delgang verwandelt. Nachdem nun der Delgang bis auff's Einhängen fertig gewesen, haben die Besitzer der Del-Mühlen zu Hainichen den Herrn bey Ih. Hochfürstl. Durchl. zu Merseburg novum opus nunciiret, und auf des Amt-Schössers zu Skeudis eingeschickten unterthänigsten Bericht, es so weit gebracht, daß dem Herrn per mandatum pœnale bey 500. Rthl. Straffe anbefohlen worden, mit ferneren Bau des Delgangs innen zu halten, dabey es denn verblieben, und die Sache zu ordentlicher Ausführung verwiesen, von dem Herrn aber actio Negatoria angestellet worden, nach mehren Inhalt, &c. Wenn nun gleich von dem Amt-Schösser zu Skeudis, so des Amts-Interesse verthädigen will, und dessen Consorten der Besitzern der Del-Mühle zum Hainichen, angeführet wird, oder werden könnte, daß in Sächsischen Landen weder eine neue Mühle zu bauen, noch auch eine Mahl-Mühle in eine Del-Mühle zu verwandeln, ohne der hohen Obrigkeit Vergünstigung zugelassen, inmassen nicht allein unterschiedene Rechts-Lehrer auf dergleichen Gewohnheit sich beziehen wollen, und Herr Carpzovius ein darauff gesprochenes Urthel derer Churf. Sächsischen Schöppen zu Leipzig anführet, sondern auch die Churfürstl. Sächsische Mühl-Ordnung, de Anno 1613. und Anno 1661. ausdrücklich dahin gehet, daß kein neuer Mühlen-Bau verstattet werden solle, und solche Observanz im Amte Skeudis insonderheit eingeführet sey, worzu ferner kommt, daß dem Herren nicht gebühre ohne des Lehn-Herrn Einwilligung etwas im Lehn zu ändern, gestalt Ih. Hochfürstl. Durchl. vermöge des mandati pœnalis solch Fürnehmen vor wiederrechtlich erkläret, der Herr auch dieses selbst erkannt, und nicht auf sein Recht und Befugniß dringen wollen, sondern ex gratia Principis gnädigste Concession zu erlangen, unterthänigst gebeten; Dennoch aber, und dieweil derer Herren Schöppen zu Leipzig Urthel nur opinio Prudentum ist, die übrigen angezogenen Rechts-Lehrer aber die angeführte Gewohnheit, auf Sächsischen Boden, nicht so wohl für sich selbst bezugen, als

aus andern, und zwar, wenn sie genau untersucht werden, insgesamt aus dem Modestino Pistoris anführen, da doch weder dieser Modestinus Pistoris noch auch dessen Additionator Jacob Schultes an dem angezogenen Orte dergleichen eigentlich statuiren, ferner die Churfürstl. Sächsische Mühlen-Ordnungen nicht allgemein seyn, sondern etliche umb Dresden gelegene Mühlen betreffen, und daß dergleichen im Amte Skeuditz beständiger Weise eingeführet, nicht erwiesen, vielmehr von dem Amt-Schösser in einem Schreiben gestanden worden, daß solche Verwandlung eines Mahl- in einen Del-Gang an zweyen Orten ohne special-Concession geschehen, denn auch dieser Bau des Del-Gangs zu des Lehns Auffnehmen gereichet, und also ohne des Lehn-Herrns Einwilligung wohl fürgenommen werden können, über dieses das Fürstliche Rescriptum nicht in vim sententiæ definitivæ ergangen, sondern Ihre Hochfürstl. Durchl. selbst die Sache zu fernerer Ausführung verwiesen, und endlich der Herr dadurch, daß er die gnädigste Concession ex gratia unterthänigst gebeten, sich seines Befugniß nicht begeben; Dahingegen nun die natürliche Freyheit, vermöge welcher iedweder auf seinen Grund und Boden nach Belieben zu bauen, wenn solches nur nicht eigentlich in Gemüth und Meynung einem andern zu Schaden geschieht, wohl befugt, ihm zu statten kömmt, und absonderlich, so viel den Mühlen-Bau betrifft, wenn nur der Wasser-Gang dadurch nicht verderbet wird, in diesem Churfürstenthumb durch eine geschriebene Constitution bestärket worden, welche geschriebene Constitutiones denn bey den Rechts-Collegiis dieser Lande in üblicher Observanz seyn, und bey dem Versprechen in acht genommen werden. Inmassen auch andere Dicalteria, wie aus denen bey dem Richtero befindlichen Präjudiciis zu ersehen, solches für recht halten; So erscheinet dannenhero so viel, daß der Herr an seiner Mühlen auffm Ritter-Gute zu Schörbig, über die bißherige vier Mahl-Gänge, den fünfften Del-Gang, wenn der Wasser-Lauff den Nach-Müllern dadurch nicht verderbet wird, von neuen zu bauen, oder den vierdten Mahl-Gang in einen Del-Gang zu verwandeln, wohl befugt, V. N. W.

Welches hernach auch folgender massen in den Ober-Appellations-Gericht nach vielen pro & contra ergangenen Debatten, also confirmiret worden, daß nemlich wohl appellirt, derowegen appellant entweder über die bißherige vier Mahl-Gänge auch den fünfften Del-Gang denselben mit anzuhängen, oder den vierdten Mahl-Gang in einen Del-Gang zu verwandeln, wohl befugt, V. N. W. Term. Trinitat. 1669. in causa Hans Christophs



von Spohr, Appellanten an einem, Carll Schreyen, wegen des Amts Spen-  
dig, Appellaten anders Theils. Eaque sententia post Leutationem inter-  
positam & discussam confirmata fuit Termino Trinitat. 1670. Den völligen  
Disput aber vor einigen Jahren in einem Chur-Sächsischen Land-Tags Re-  
cess, obigen Inhalts nach, abhelfliche Maasz gegeben worden.

Dieser icht kürzlich berührten Materia von Mühlen anlegen, wollen wir  
noch zum Beschluß etwas wenigens de Jure piscandi in Fluminibus publicis oder  
von der Fischerey auf öffentlichen Strömen mit anfügen, welches nach denen  
alten Römischen Rechten zwar jederman gemein war §. 2. & 12. Inst. de Rez;  
Div. l. 13. §. 7. D. de Injur l. 1. §. 1. D. de acq. Rer. dom. heutigs Tags aber  
wie Cujacius gar wohl ad dict. §. 2. Inst. erinnert, sehr eingeschräncket wird,  
also daß sich die Hohe Obrigkeit solches Recht aus Landes herrlicher Macht  
und Gewalt der Gestalt vorbehält, daß niemand der nicht von ihr ausdrückli-  
che Erlaubniß darzu hat, mit Netzen oder Reußen, (sondern bloß mit Angeln,  
welches ihme unverwehret ist) fischen darff, weil sonst wann die Fischerey jeder-  
man nach Belieben frey stehen solte, manches Wasser bald ledig gemacht und  
ausgefischet seyn würde, dahero auch die Lachs- und Forellen-Fänge kommen,  
welche als sonderbahre Regalia vor die Lands- oder Stadt-Obrigkeit (wie in-  
sonderheit zu Geneve an ihren berühmten Truittes oder Forellen-Fang zu erse-  
hen) zu consideriren seyn, wiewohl an etlichen Orten die Privati nicht so gar  
ausgeschlossen seyn, daß sie nicht gewissermassen der Fischerey in denen ihnen  
vorbey fließenden Strömen, entweder aus einen darzu habenden Privilegio,  
oder aus lang hergebrachter Gewohnheit sich solten bedienen können, vid. D.  
de Seckendorff in teutschen Fürsten-Staat p. 3 c. 3. n. 1. Regal. 7. was in  
den Herzogthum Braunschweig-Lüneburg desfalls Stryli sey, solches ist aus den  
Land-Tags Abschied zu Gandersheim S. zum zwanzigsten in folgenden zu  
erkennen, die Wasser welche bey Lebzeiten weyland Herzog Erichs Hochlöbli-  
cher Gedächtniß biß auff S. J. G. Absterben offen geblieben, sollen denen  
welche dieselbe damahls ungehindert mitzufischen gehabt, auch ihren Nachkom-  
men hinführo unverweigerlich gelassen werden, denenjenigen aber die solches  
nicht gehabt. soll es auch nicht, biß sie ein anders mit ordentlichen Recht ausfüh-  
ren/ oder es vom genädigsten Landes-Fürsten aus Genaden überkommen ha-  
ben, nicht gestattet werden.

In Preußen ist denen Culmischen Bürgern und auch Frembden, durch  
ein sond. rbahres Privilegium die Fischerey auff den Fluß Wisla von Topulna  
an, biß an die Reinsée dergestalt nachgelassen, daß wann sie sich nur der Fisch-

Otter enthalten, sie im übrigen fischen mögen so viel sie wollen/ ein gleiches von denen Teutsch-Meistern verliehenes Privilegium hat auch die Stadt Thorn/ und die Stadt Bremen ist in der Weser zu fischen befugt, von den Lüneburgischen Städteln in Hoya an bis in die gefalsene See hienein. Hingegen muß auch ein solches habendes Fischerey-Recht, weil in solchen die Prescription oder Verjährung gilt, können bewiesen werden, dann also lautet die Württembergische Fisch-Ordnung, wolte sich jemand einer Gerechtigkeit oder die Dienbarkeit (in einen oder mehr Wässern und Bächen) wegen des fischens anmassen, der soll solche zuvor mit Grund und Uhrkund vor unsern Ober-Vogt darthun, da ihme dann der Billigkeit nach hierumb Bescheid gegeben werden soll. Ein mehrers von dieser Materia vide bey den Gryphiand. l. 1. Oecon. leg. c. 18. Lindenspur ad ordinat Würtemb. tit. von der Fisch-Ordnung n. 7. und andern mehr.

## Cap. VI.

Von einem ordentlich zu bestellenden Fluß- und Rivier-Sahrten-Gericht/ mit was vor Personen solches zu besetzen sey, wie weit dessen Jurisdiction sich erstrecken müsse/ was vor Sachen vor denselben zu verhandeln seyn, in was vor Form solches geschehen solte, auch was vor Nutzen das commercium eines Landes dadurch haben würde, und endlich wovon ein solches Collegium könnte unterhalten werden.

**S**leich wie in allen wohlbestellten Republicquen dieses als ein sonderbares Kleinod der Einwohner anzusehen ist, wann alles ordentlich in denenselben zugehet, jeden Bürgerlichen Handeln, Zünfften und Professionibus gewisse Leute, Collegia und Dicasteria vorgesehet seyn, welche vor Deroselben Conservation und ferneres Auffnehmen Sorg tragen, die dabey vorfallende Streit-Händel schlichten, und decidiren, gute Geseze und Statuta nach Erfordern des Wohlstandes des gemeinen Bestens, und der gegenwärtigen Zeiten und Läuften einführen, und die alte nicht mehr auf den heutigen Zustand sich schickende reformiren oder gar abschaffen, voraus aber wann die Dicasteria, Kempter und Gerichts-Tribunalia so getheilet seyn, daß jedes derselben seine gewisse Function und Departement, (als wodurch man sich

sich in Praxin desto fester setzet,) haben, und nicht allerley in einen (als etwa Consistorialia, Militaria, Politica, Mercantilia, Opificialia &c. wie Kraut und Rüben untereinander geworffen,) tractiret werden, sondern in den einen Collegio nichts als Rechts- und Process, in dem andern Kirchen- und Matrimonial, in den dritten Policey, in den vierdten Cameral-Sachen, und so fort an vorkommen, wie man dann leichtlich 20. bis 30. und mehr Collegia herzehlen könnte, welche alle, wann es in einem Land oder Republic Ordine & decenter zugehen sollte, müsten établiert werden, als wäre meiner Bedüncken nach auch ein besonders Fluß- oder Rivier-Fahrten-Gericht anzustellen, einem jeden Land und considerablen Republic höchst nöthig deme man völlige Jurisdiction Kenntniß, und Entscheidung über des Landes oder einer Stadt ihre fließende Wasser, samt denen dahin gehörigen Personen, Sachen, und Actionibus einräumen, und ihme solche einig und allein (ohne daß sich andere Collegia damit vermengten, auffer was etwan per viam Appellationis an dieselbe gelangen möchte,) zu besorgen überlassen könnte, welches umb so viel weniger bedenklich seyn würde, als wir ja in grossen See-Städten und Ländern die daselbst florirende Admiraltäts-Gerichte und Wasser-Schantliche Jurisdictiones, andernwärts aber die Floss- und Mühlen, die Strand- und Fischerey-Ämter oder Gerichte vor uns haben, die sich mehrentheils in ein solennes Fluß- und Rivier-Gericht oder Collegium, (welches man auch Schiff-Wasser- oder Brücken-Ämt, item Marinen Collegium nennen könnte,) einschliessen liessen.

Die hierzu bequeme Personen wären Gelehrte und Ungelehrte, jene solche, die das Jus Publicum & Civile, ingleichen Jura Patriæ, diese aber Kauffleut, Schiffer, und Handwerks- auch Amts- und Land-Leute, welche die Commerciana und Navigation wie auch den Wasser-Bau wohl verstünden, und in allen was deßfalls vorkommen möchte, jeder seinen Departement nach, vernünftige Reden, Vorschlag und Antwort davon geben könnte, ihnen könnte man etliche geschickte Mechanicos und Assesores auch einige Supernumerarios, Honorarios und Expectantes beyfügen, welche nach und nach zu lernen, und künfftig der Abgehenden ihre Stelle vertreten könnten, die meiste von ihnen müsten Geometriam, Mechanicam, und Architecturam Civilem wohl verstehen, oder da sie solche nicht wüsten, selbige doch in wärenden ihren Officio noch lernen, von den Präsidenten an bis auff die Subalternen müsten es reiche Leute seyn, die nicht so sehr bey einem solchen Collegio auf grosse Besoldungen, als auf die Ehre und Liebe ihren Vaterland

zu dienen sehn, ihre Subalternen die in ihrer Cangeley arbeiten, oder auch Floss-Haven-Brücken- und Deich-Meister seyn/ müßten ebenfalls ehrliche und solchergestalt besoldete Leute seyn, daß sie zwar hinlänglich aber nicht überflüssig von ihrem Dienst leben, und dabey keinen Unterschleiff machen können/ weil sonst die allzu hohe Salaria das Werck ins stecken bringen würden, biß hieher hat man in denen See-Städten die auffwärts fahrende Schiffer-Gesellschaften, das ist, diejenige Compagnien, die z. E. von Hamburg aus, die Elbe hinauff nach Magdeburg fahren, in Lübeck die Stecknis-Fahrer, und so an andern Orten, andere Rivier-Fahrer mehr gehabt, Straßburg hat unter seinen 20. Bürger-Zünfften, die sogenannte Eacker worunter die Rhein-Schiffer begriffen seyn, vide Linnæi Tom. 3. Jur. publ. unter Argentoratum, welche Zünffte insgesampt theils unter sich allein, theils in Gegenwart eines oder mehr Raths-Deputirten, die man in denen See-Städten Morgensprachs-Herren zu nennen pfleget, über ihrer einländischen Fluß und Strom Schiff-Fahrt und derselben Beförderung conferenz halten, die aber vielmahls (wann gleich das Resultat noch so gut, und dem gemeinen Besten zuträglich gewesen) grosse Mühe und Spendirens gekostet, biß es hat können zur Execution gebracht werden, da hingegen, wann ein, mit einer ziemlichen Jurisdiction versehenes Rivier-Fahrer-Collegium darzu niedergesetzt würde, solches schon einen hurtigern Fortgang und Nachdruck haben würde.

Diese Jurisdiction müste sich auch so weit erstrecken, daß das Collegium ganz independend von andern höhern Collegiis auffer nur in denen Sachen wäre, welche nothwendig dahin devolviren müßten, als z. E. alle Commercialia gehörten an das Commerciens-Collegium in so weit nemlich solche nicht in prima Instantia vor den Fluß- oder Rivier-Gericht könten abgethan werden, die Publica und Politica welche von Importanz und Consequenz seyn, an die Landes-Regierung, den Hof- oder gar den geheimen Rath, als dahin in wichtigen Vorfällen das Fluß-Collegium von Zeit zu Zeit seinen Bericht erstatten müste, die gerichtliche Handel (wann von des Collegii Ausspruch appelliret würde) gelangten an das Obere-Appellations-Gericht und so auch die Cameralia an die Cammer, als mit welcher dieses neue Collegium insonderheit viel zu thun haben würde, und zwar aus denen Actionibus die hernach folgen sollen/ wann wir erstlich von denen Personen und Sachen welche vor dieses Rivier-Fahrt-Collegium gehören, werden geredet haben.

Unter solchen seynd nun anfänglich alle Schiffer die den Strom oder Fluß, so weit derselbe in des Landes oder der Stadt-Jurisdiction ist, befahren, sampt

sampt allen ihren Schiffe-Volck, den Schiff-Rhedern und Befrachtern, auch denen auff solchen Schiffen fahrenden Passagiers/ verstehe vor die Zeit und Fälle daß sie sich des Stroms, vor ihre Schiffe, Waaren und Personen bedienen, und also die Jurisdiction dieses Collegii erkennen müssen, es seynd ferner darunter alle Floßmeister und Floß-Bediente, wie solche auch Mahmen haben mögen, alle Müller die an solchen Flüssen wohnen/ und zwar nur in Fällen ihr Mühl-Wesen betreffend/ alle Schiffs-Zimmerleute und Deich-Gräber/ item diejenige die Brücken schlagen lassen, oder daran arbeiten, die Fahr-Leut, Treck-Schützen Pächters, Verwalters oder Commissarii, die Fischers in so weit sie sich des Flusses bedienen, die Zöllner und Mautner in so fern das Cammer und Commerciën-Collegium, desfalls mit den Fluß- oder Strom-Gericht correspondiren und concurriren müssen/ ferner die aus der Schiffer-Cassa versorgte Beschädigte, oder sonst Alters, Armuth u. Schwachheit halber auffgenommene Arme/ und was etwan mehr von der Schiff-Fahrt dependirende oder derselben nöthig und zu genießen habende Personen seyn möchten.

Die körperliche Sachen umb welche sich das Fluß- und Rivier-Collegium zu bekümmern hätte, seynd erstlich alle des Landes schiffbare und unschiffbare Flüße, daß jene dabey erhalten, diese darzu gebracht, beyde aber durch neue Canäle vermehret werden, zu welchen Ende das ganze Land in einer accuraten Tabelle dem Collegio vor Augen liegen, Commissarii, Inspectores und verständige Ingenieurs ausgesand, und durch solche erkundiget werden müste, wo hier und dort ein Fluß navigable zu machen, neue Canäle zu ziehen, oder eine beschwerliche Land-Fahrt, in eine sichere und bequeme Wasser-Fahrt zu verwandeln wäre, worzu hernach noch die Begräumung aller derjenigen Hindernissen kommet, die in den 3. und 4ten Capitel dieses Tractats specificirt worden/ voraus müste das Collegium des Landes und der Flüße ihre Dämme, an Ort und Stellen wo Überschwemmungen zu besorgen seyn, sich angelegen seyn lassen, daß solche allezeit in baulichen und dauerhafften Stand unterhalten würden, welches eben das in Holland, Flandern, Friesland und Holstein so hoch angesehene Deich-Gräven oder Deich-Richter-Ampt ist, dessen Einrichtung, Statuta und Obliegenheit sich unser Collegium hauptsächlich auch bekannt machen müste, nechst solchen Dämmen seynd auch die Schlußen, Wehren und Mühlen, die Vorsetzungen, Lastadien, Werfften, und Schiff-Bauer-Plätze, die erhöhte Ufer und Höger, die Eyhlen und Maschinen/ durch welche das überflüssige Wasser von einem Land abgeführt wird, ferner die Schlamm-Mühlen/ und was sonst zur Reinigung und Austiefung eines Flusses

ses gehöret, unter dieses Collegii Aufsicht u. Besorgung, können auch allerhand Schiffs-Gefäß, von den grossen Last-Trägern an, bis zu den kleinsten Rähnen und Nachen. Ob man auch in solchen durch der Mechanicorum Ausfinnen und aus anderwärts gemachten Besichtigungen, einige noch vortheilhaftigere Fahr-Zeuge als die ieszige seyn, hiesiger Orten und auff unseres Landes Flüssen introduciren könnte, ferner gehören vor dieses Collegium die Schiff-Bauereyen, Zimmer-Höffe und Arsenalen, wann etwan zum Verkauf in andere Länder, das Collegium vor gut befinden solte selbst Schiffe oder Schiffs-Zimmer-Holz, an hinter und vorder Steven, Knie-Hölzern, Inholten und Barck-Hölzern und was mehr zu grossen See-Schiffen vor Holz gehöret, bauen und zu hauen zu lassen, und folglich hernach auff Schiffen oder Flößen nach denen See-Ortern zu transportiren. Das Aufsetzen eines Kranichs zum aus- und einladen der Waaren aus den Schiffen und wieder in dieselbe, müste auff allen Rivieren, an allen Schiff-Stellen und sonderlich wo viel aus- und umladen ist, bestellet werden, hieby müste es auch an bequemen und gleichfalls unzer des Collegii Inspection gehörigen Kayen, Börsen und Spazier-Plätzen, vor die Rauffleut und reisende Schiffer und Arbeits-Volk, item an kleinen Aufwind-Machinen in Fall man den Kran nicht gebrauchen wolte, auch an Lust- und Wirths-Häusern vor abgehende und ankommende Passagier/ an den Ufern solcher Flüße nicht fehlen, und zwar müste solches alles in der schönsten Ordnung und Aussehen dergestalt angerichtet seyn, daß man sehen könne, wie man sich des Negotii und die Beförderung des Landes Wohlfahrt durch die Schiff-Fahrt angelegen seyn lasse. An Schiffen selbst müste kein Mangel seyn, dann da werden auff grossen Flüssen erfordert, Güter-Schiffe die grosse Lasten (nach dem der Fluß ist auff welchen sie gehen) tragen können, Transport oder Fahr-Schiffe, Lust-Gondeln, und verdeckte Spazier, auch Uberfahrts-Schiffe, Lichters oder Alleges (wie man sie in See-Städten nennet, in welchen schwer beladene Schiffe, damit sie desto besser bey seichten Wasser fortkommen mögen, können ausgeladen werden,) Treck-Schuyten, wie auch kleine Yachten und Renn-Schiffe mancherley Art Facon und Auszierung, sonderlich ordentliche Markt-Schiffe, welche Markt täglich, die Treck-Schuyten aber stündlich von einer Stadt zur andern gehen, und etwan auch gar zum Krieg-geheuckte Schiffe dergleichen die Donau in den letzern Türcken-Kriegen, zu grossen Ruhm der gerechten Kayserlichen Waffen, und zum Schrecken des Erb-Feinds auff ihren Rücken gesehen, zu denen Schiffsgesäßen auff Flüssen gehören ferner auch die verdeckte Drahmen, in welchen man Getreyd schütten,

solcher

solches an die Brücke, Kran, oder Lalladie zum Verkauf bringend und des Nachts verschließen kan, ingleichen die Holz-Flöße, Kohlen, Torff- und Holz-Schiffe, die Maschinen, welche etwan an einen Fluß (wie die zu Marly in d. e. Saone, oder das große Wasser-Rad zu Bremen in die Weser) gekauert, dadurch man auf eine kurze oder weite Distanz Wasser in eine Stadt oder einen davon entfernten Lust-Ort bringen kan, die *Aqueductus* so von weiten her Wasser in Canälen (entweder ober oder unter der Erde) einer Stadt zuführen, sonderlich aber die offene Canäle, Fleeten, Grachten oder Grabens, damit solche in Städten allezeit rein und genügend Wasser haben, und mit Feinen hinein geworffenen Unflat verschlammert werden mögen, nicht weniger müste sich auch das Collegium die große Brücken über welche die Landes-Straßen und Fuhrn gehen, item die Lauff- und Fuß-Gänger schmale Brücken, wie auch die Aufzieh- und Koll-Brücken, die Wasch und Ballast auch zur Bequemlichkeit des Ein- und Ausladens der Schiffe, in den Strom hinein gebaute Brücken und Stege &c. lassen befohlen seyn, daß solche allemahl in baulichen Stand unterhalten würden. Ferner wäre auch zu besorgen, das Schiffer-Armen-Haus und Hospital, wie auch ihr Gesellschafts- oder Versammlungs-Haus, die an Strömen hin und wieder aufzubauende Wirths-Häuser, in welchen die Passagier welche zu Wasser reisen, des Abends mit den Schiff anlegen, und ihre Bequemlichkeit finden könnten, die Flöße und Flöß-Graben durch das ganze Land, und so andere zur Rivier-Fahrt gehörige Dinge mehr.

Die *Actiones* betreffend, welche unsern Rivier-Fahrt-Gericht zu debattiren vorkommen, wären alle zwischen Schiffern, Rauffleuten, Schiffsrhedern und Befrachtern, Passagiern und andern Leuten, die unter dessen Jurisdiction gehören, entstandene Streitigkeiten, sonderlich hätte es zu vigiliren, was wegen des Stapel-Rechts dieses oder jenes Orts Herkommens sey und passire, ob solches negligiret, oder zur Ungebühr und Ruin der Schiff-Fahrt zu hoch gespannt werde, wie es mit denen gestrandeten Gütern und Schiffbrüchen zu halten, alle Landes-Flüsse und Canäle zu untersuchen, daß zum Nachtheil der Schiffahrt nichts darinn gebauet, oder sonst andere Hindernissen derselben in Weg geleyet würden, ob man hin und wieder die Fahrt durch Ableitung der Ströme schmälerte, die Ufer, Schleusen und Dämme eingehen liesse, oder deßfalls ein Nachbar dem andern zu Schaden etwas eigenmächtig (ohne beyden Rivier-Fahrten-Gericht deßfalls erst Anfrag zu thun,) unternommen hätte, alle über *Alluviones* und neue *Alveos*,

Durchbrüche und Überschwemmungen it. von Flüssen, Mühlen und Fischereyen entstandene Streitigkeiten und klagbare Fälle müsten in erster Instanz vor dieses Gericht angbracht, bey demselben decidiret, benöthigten Falls an das Commerciën- oder an ein höheres Collegium Bericht erstattet, Befehle daz her eingeholet, und so die Partheyen nicht dabey acquiesciren wolten, selbige zu ihrer Sachen weiteren Ausführung gar an besagte Collegia verwiesen werden, in specie hätte dieses Fluß-Gericht, in Schiffs-Händeln über die des Schiffbauens halber entstandene Streitigkeiten, des Schiffers und Schiff-Volcks Pflicht, über Aus-Redung und Befrachtung der Schiffe, Bodmereyen, Asscuranz- und Haverey-Sachen/ Pilotagen, verunglückte und gestrandete Schiffe und Güter, Schiffs-Frachten, Schiffer-Rechnungen, Besäumniß, Certe Parthyen oder Fracht-Briefe, und in Summa über alles/ was zur Rivier-Fahrt gehörig, zu erkennen, was das Französische See-Recht ihren Admiralen vor eine fast unumschränckte auf Flüssen zu gebrauchende Jurisdiction einräume, solches wird künfftig in unsern Neueröffneten See-Gericht zu ersehen seyn.

Es müsten aber diese Sachen insgesamt Summarisch ohne weitläufftigen Proceß, auch daß keine schriftliche Handlung dabey gelten solte, tractiret und decidiret werden, bey dem Zeugen-Verhör müste das Gericht legaliter verfahren, aber keine schriftliche Deductiones oder Disputationes, auch keine Advocaten oder Procuratores zulassen, sondern die Partheyen selbst vor sich laden, und selbige mündlich vernehmen, was hernach erkannt würde, solches müste zu schleiniger Execution gebracht, oder so man in Handels- oder Commerciën-Sachen davon appelliren würde, müste solches an das Commerciën-Collegium geschehen, und zum wenigsten eine Summa welche appellable seyn solte, bundert Reichsthaler betragen, unter solcher aber keine Appellation zugelassen werden, der Appellant müste auch schuldig seyn, innerhalb 10. Tagen dem Syndico dieses Fluß- und Strom-Gerichts seine Appellation anzudeuten, und zugleich seine Gravamina vorzubringen, wofern hernach solche also beschaffen zu seyn befunden würden/ daß der Appellation deferiret werden konte, so müste solche auf den Ersten Gerichts-Tag oder Session des Commerciën-Collegii, wann es eine Handlungs-Sach wäre, so es aber eine Justiz- und Policey-Sach, in der Regierung, Hoff-Gericht, oder wo es sonst hingehöret, prosequiret und fortgestellt werden, oder es würde solche Appellation (wofern ihme vor den Ober-Gerichten mit Urtheil und Recht keine Dilation gegeben würde,) vor desert geacht, und alsdann das Fluß-Gericht befugt seyn, ihr gefälltes Urtheil zu exequiren. Dem



Den Nutzen betreffend, welcher durch ein so wohlbestelltes ordentliches Fluß- und Strom-Gericht oder Wasser-Schulzen-Ambte auf eine Stadt oder ganzes Land, sonderlich aber über dessen Commercien kommen würde, der bestünde vornemlich in der daraus entstehenden guten Ordnung bey solchen Wasserfabriken, und daß alsdann jederman, wann zumahl das Commercien- und nach diesen das Fluß-oder Rivier-Fabriken-Collegium heilsame Statuta und Verfassungen darüber machte, sich befeizigen würde, denenselben nachzukommen, die bisherige Ubertreter aber sich fürchten müsten, in die, auf ihre Ubertretungen gesetzte Straffen zu verfallen, man würde bald hierauff auch sehen des Landes-Flüsse an merklichen Orten ihren Lauff nach, an Ufern, Deichen und Dämmen verbessert, und hierdurch ihre anliegende Länder, gegen alle Überschwemmungen sicher gestellt, hin und wieder würden nützliche und künstliche Maschinen angerichtet werden, das überschwemmte Land wieder auszuweichen, und fruchtbar zu machen, die schädliche Krümmen der Flüsse würden so viel als möglich in eine behörige gerade Lineam gebracht, der Alveus oder das Fluß-Bett selbst, von Schlamm und Moder gereinigt und ausgeliefert werden, an unzuverändernden schlechten u. gefährlichen passagen würde man sehen, wie neue sichere Neben-Graben gezogen, oder Rollbrücken angeleget, Moräste ausgetrocknet, und aus denen tieffsten Wäldern Floß-Graben zur Auslösung des Holzes ausgegraben würden, was vor Plaisir und Bequemlichkeit würden nicht die hin und wieder établierte Treck-Schuyten und Markt-Schiffe verursachen? Davon jene denen Hospitälern, Waisen- und Invaliden-Häusern, zu ihrer Unterhaltung, und den profit davon einzunehmen, könnten überlassen werden, weil auch das Holzflößen allerdings von den Fluß-Collegio seinen guten Verordnungen dependiren müste, als würden dadurch die Unordnungen gehoben werden, welche bis anhero nicht selten davon entstanden seyn, jedermann würde neugierig und erfreuet seyn, dergleichen neue Wasserfabriken mit zu genießen, und folglich seinen Handel auff ein damit so wohl versehenes Land desto stärker vermehren, die an solchen brauchbaren Strömen und neu gezogenen Wasser-Gräben liegende Güter würden eben wie in Holland geschiehet, dadurch in grössere Achtung kommen, unzehlich viel Processen, welche jetzt bey Land- und Wasser-Commerciis (aus Mangel eines ordentlichen Commercien- und Wasserfabriken-Collegii) die trafikirende drücken, würden sodann gänzlich auffgehoben, oder doch kurz u. gut abgethan, und hierdurch künstlich nicht mehr die Untertanen u. Einwohner, die in solche langwierige und kostbare Rechts-Handel

verfallen, bis auff's Blut ausgefogen, oder doch an ihren baaren Mitteln, daß sie darüber zur Fortsetzung ihres Handels untüchtig werden, erschöpffet werden. Denen bißhero vieler Orten sehr importun gewesenen Zöllnern, würde dadurch ein Gebiß ins Maul geleyet, und eine Furcht eingejaget werden, hinführo nicht mehr so sehr den Kauff, und Schiffmann nach ihren Gefallen zu tribuliren, wann sie sehen müßten daß ein ordentliches Collegium bestellet, welches sich seiner ernsthaftig und getreulich, wie etwan ein Vormund seines Pupillen annehme, selbst die zusamm gränzende Potentaten, oder Republicquen würden bey solcher verbesserter Wasser-Fahrt Gelegenheit nehmen/ in bessere Harmonie zusam zu treten, und einander wer desfalls die größte Lands-väterliche Vorsorge vor seine Länder und Unterthanen beweisen könnte, emuliren und nachahmen, oder gar zuvor thun wollen, wann zumahl auch ein Commerciens-Collegium sampt den Strom-Collegio, in Sammlung eines stattlichen Archivs und Untersuchung alter Documentorum und Urkunden, die etwan in des Landes Archiv verhanden, und davon ihnen benöthigte Abschriften müßten ertheilet werden, sich beschäftigen wolte, was würden nicht alsdann vor hier und dar in Abnahm gekommene, oder gar von des Landes und Landes-Herren seiner Regalien entziffene und biß hieher nicht wieder in Gang gebrachte Jura vor den Tag kommen, deren sich hernach die Rent-Cammer zu Vermehrung ihrer Intraden, oder wie wir hernach hören werden, das Strom-Gericht zu nützlichen Wasser-Gebäuen gebrauchen könnte, mit denen Mühlen und andern in Flüssen befindlichen impedimentis würde man nicht mehr so viel zu streiten haben, weil dieses Gerichte die Schiff-Fahrt in ganzen Lande zu befördern, niemand aber auch dabey an seinen Rechten zu verkürzen, sondern alles der Billigkeit nach zu entscheiden und anzuordnen sich würde angelegen seyn lassen, der in dergleichen Sachen sich ereignenden Streit-Handel ihre Anzahl würde auch von Tag zu Tag geringer werden, tausend Menschen welche icht Mühe haben an ihr Brod zu kommen, würden hernach bey Tagelöhner-Arbeit als Graben ziehen, Dämme machen, Ufer befestigen, Holz fällen und flößen, item bey der Schiff-Bauerey und Schiff-Fahrt zc. ihr Brod finden, die mechanische Künste würden insonderheit dadurch empor steigen, und mancher kluger Kopf dabey Anlaß nehmen auff Verbesserung solcher Wasser-Fahrt seine Speculationes zu richten, die große Menge dermahlen zum Fuhrwerck gebrauchten Pferde, welche jährlich große Quantität Getreyds consumiren, davon viel tausend Menschen leben könnten, würden alsdann wann das meiste zu Wasser geführet werden könnte, nicht mehr nöthig seyn, die zum menschlichen Gebrauch benöthigte Waaren wür-

würden auch wegen wohlfeilerer Fracht, in leidlichem Preiß, als solche biß anhero nicht gewesen, können gegeben werden, manche überflüssige Lands-Früchte hingegen desto häufiger ausgeföhret, und gegen andere Waaren statt baaren Geldes vertauschet, oder auch da man sie baar verkauffte, so viel Geld dafür ins Land gezogen werden, daß auch die an Strömen, Flüssen und Wasser-Gräben liegende oder mit solchen durchzogene Felder, weit Graß- und Frucht-reicher als dürre unbefuchtete seyn, item daß die aus grossen Canälen abgeleitete kleine Seiten-Gräben zum Haus- und Manufactur-Gebrauch, sonderlich auch in Feuers-Gefahr, (welche bey der annoch immer an vielen Orten anhaltenden absurden Bau-Art so leichtlich nicht wird zu evitiren seyn,) grossen Nutzen bringen könnten, solches wird wohl niemand in Abrede seyn, der zumahl die Chinesische Lands-Beschreibung und was vor Vortheil selbige Einwohner von ihren Wasser-Gräben, oder daß wir in Europa bleiben, die Holländer von denen ihrigen haben, gelesen hat, und wer weiß ob sich nicht unser Teutshland mit der Zeit dergestalt in seinen Flüssen und neu zuziehenden Canälen durchschneiden ließ, daß sich auch dessen die Ausländer zur Durchfahrt ihrer Güter nützlich bedienten, welches hernach manche Lands Intradan vermehren, und wann man zumahl durch Erleichterung der Zölle die Schiff-Fahrt facilitiren wolte, unsern Unterthanen einen grossen Zuwachs ihrer Nahrung bringen würde, anderer unzählbarer Nutzbarkeiten mehr zu geschweigen, darunter hauptsächlich auch diese seyn möchte, daß da durch böse Wege und andere geheime Ursachen seither einigen Jahren her viel hundert Land-Föhren, aus den Land weggehohlet worden / welches wie leicht zu erachten dem Landes-Herren und seinen Unterthanen viel Schaden gebracht, solche Güter-Durchfuhr alsdann wann bequeme Wasser-Fahrten eröffnet werden solten, unfehlbar wieder würde ins Land gezogen werden.

Und hiemit ist verhoffentlich auch der Nutzen welchen ein wohlbestelltes Fluß- oder Strom-Collegium einem Lande geben könnte, genugsam bewiesen worden, wir gehen nun auch auff den letzern Punct unsrer Rubric, woher nehml. ein solches Collegium salarirt und unterhalten werden könnte, hierauff antworten wir, daß dieses Collegii seine Intradan künfftig mehr als man sich einbilden wird, seyn werden, dann weil es zum Besten der Wasser-Fahrt und allen dessen so dabon dependiet auffgerichtet, so müste es auch eben aus diesen seinen Unterhalt zu gewarten haben, darzu dann erstlich alle die Straff-Gelder gehörten, welche diejenige so etwas wider des Collegii Statuta verbrochen, zu erlegen hätten, ferner die Sportula oder Gerichts-Gebühren, die aber so mäßig und

vernünftig seyn müßten, daß man nicht aus der Trauffe in den Schlag-Regen falle/ und da man dem Publico und sonderlich dem Commercio durch ein Vergleich heilsames Institutum, als ein solches Fluß-Collegium ist, einen Nutzen zu schaffen gedächte, man nicht demselben vielmehr eine neue Last, (wie mit vielen neuen Stiftungen geschieht) auffbüdere, und hierdurch an Tag legte, daß man nicht so wohl das Collegium umb der Unterthanen besten, als umb der dabey angenommenen Leute willen auffgerichtet, damit solche beym müßig gehen reich werden, und gute Tage haben möchten, es könnte ferner hierzu ein Mühlen impost kommen, daß jede Mühle im ganzen Lande jährlich nur einen Reichthl. erlegte, davon schon überflüssig Geld vorhanden seyn würde, die Deiche, Dämme und Ufer an allen Flüssen und Bächen, ingleichen die Schluessen, Wehren, Brücken und Fahren zu unterhalten, und wo dertahlen noch welche fehlten, solche daselbst neu anzulegen, was das Flößen und Floß-Holz von Privat-Personen (denn das was aus Herrschafflichen Wäldern geschieht verbleibet ohnedem der Cammer) vor Intraden bringen würde, solches ist aus denen Floß-Rechnungen, die hin und wieder bey denen Autoribus welche von der Oeconomie geschrieben, zu finden seyn, bekannt.

Die wöchentlich zu gewissen Tagen abgehende Marckt-Schiffe, und die täglich und stündlich ab- und zugehende Treck-Schuyten, in so fern diese letztere einen Armen, oder Invaliden-Haus nicht verliehen worden, gehörten ebenfalls dem Collegio zu/ und seynd allein capables dessen Unterhalt zu bestreiten/ alle Attestata oder Certificata, Pässe, Rauff-Briefe über Schiffe und andere Publica Authoritate bestärckte Urkunden und Brieffschafften, welche die der Wasserfahrt sich directè oder indirectè bedienende nöthig haben, Kämen wegen der davon zu entrichtenden Gebühren, Stempel-Papier und Signaturen, dem Collegio zu gut, in See-Städten hat man den schon oftmahls erwähnten Wasser-Schau, oder Schulzen, der auch an einigen Orten der Haven-Vogt genennet wird/ dieser bekommt von Rangirung der Schiffe in den Haven, und daß jedes Fahr-Zeug seinen ihm angewiesenen Platz einnehme, und alle Confusion unter denen Schiffen vermieden werde/ von jeden Schiff sein gewisses, er straffet auch diejenigen, welche in die Fleesten oder Grachten, das ist, in die durch die Stadt gezogene Wasser-Graben allzuviel Unflat schürten, und die Fahrt dadurch beschwerlich machen, umb ein gewisses/ frembde und erwan daselbst auswinternde Schiffe geben gleichfalls ihr bestimmtes Last- und Haven-Geld, und so contribuiret auch ein jedes aus- und eingehendes Schiff, zum Laternen, Tonnen, Schau- und Mahl.

Mahl-Zeichen, Kran und Wehren, Schleusen-Baum- und Brücken-Geld, wie solches etwan hier und dar der Wasserfabrt zum besten auffgebracht worden, da wir auch in unsern hin und wieder gegebenen Anleitungen zur Versorgung der Armen, ohne daß es dem Publico etwas koste, der, in unbewohnten wüsten Wäldern anzurichtenden Colonien gedacht, denen ebenfalls dergleichen von der Cammer oder den Fluß- und Wasser-Umt hinein gezogene Flöß-Graben trefflich zu statten kommen könnten, als wäre auch gewisser massen diesem Fluß-Collegio die Inspection darüber auffzutragen, und daß solches hernach auch die Emolumenta die man sich von dergleichen Colonien versprechen kan, so lang wieder zu genieffen haben solte, biß die Colonie der einst zur Consistenz gekommen, und folglich ihrer Abgaben oder Dienste halber ein anderes von der Landes-Regierung, Kriegs- oder Cammer-Etat ordonniret würde, das Verkauffen gewisser Dienste, bey einigen Collegiis und Aemtern als eine dem *Erario* überaus zuträgliche Sache (wie solches nechstens von uns mit allen *Rationibus dubitandi & decidendi* soll bewiesen werden,) möchte ebenfalls, wann auch dergleichen bey dem Fluß-Collegio vorgeinge, demselben ein ziemliches in seine Cassam bringen, und so auch die offentliche Wasser-Leitungen oder *Aquæ Ductus* in einer Stadt, wann solche unter des Fluß-Collegii Jurisdiction solten gezogen, und das ganze Wasser-Leitungs-Werck demselben zur Administration mit auffgetragen werden, wie dann, daß dergleichen Wasser-Leitungen, deren sich die Einwohner einer Stadt in ihren Häusern bedienen, und das Aufsehen auf die Rivier-Fahrt, gar wohl beysamm stehen können, aus denen Römischen Historien und aus einer p. 41. dieses Tractats von den *Evander de Comitibus* gemachten Aufschriefft zu ersehen ist, es könnte auch ferner ein solches Strom- oder Fluß-Collegium durch gewisse Wasser-Negocia, welche denen *Privatis* keinen Schaden thäten, Geld erwerben, doch müsten die Herrn *Administratores* nicht leichtlich etwas aus den gemeinen Seckel darzu hin wagen, wann sie anders nicht des Gewinns gewiß versichert, und daß sie in Gegentheil wann es mißlinget, den verursachten Schaden aus ihren eigenen Mitteln wieder ersetzen wolten, ob nicht auch auf Flüssen und Gräben zu besseren Fortkommen der Reisenden, vermittelst der Treck-Schuyten *Post-Stationes* anzulegen wären, solches will ich dahin gestellt seyn lassen, in Holland gehet es perfect an, indem eine solche Treck-Schuyte die Stunde accurat zum Abgehen und Ankommen halten muß, welcher gestalt auch die von denen Treck-Schuyten einkommende Gelder, in Holland eingetheilet werden, solches

ist p. 21. dieses Tractats zu ersehen, auff Leib-Renten und Holzlieferungen ließ sich ebenfalls ein Fundus zu nützlichen Wasser-Gebäuden sammeln, von der Art der ersten, und wieder zu zu gelangen sey, befehe man unsern Tractat de Montibus Pietatis, und so wären vielleicht noch hundert andere Mittel mehr auszufinden, die zur Unterhaltung eines solchen Fluß- und Strom-Gerichts, Wasser-Amts oder Collegii dienlich seyn könnten, eines der besten aber wird wohl die gute Menage oder Haushaltung und Sparsamkeit seyn, welche man dabey zu observiren hätte.

Nach welcher Menage dann auch die hohe Besoldungen, kostbare Deputationes, und langwierige Commissiones unnütze Diäten-Gelder, theure Auslösungen, weitläufftige Verfassung an Bedienten und andern Collegialischen Requisiteis, bey einem solchen neuen Werck, welches gleich Anfangs Captationem Benevolentia, und kein Odium bey den gemeinen Leuten zu erwerben sich bemühen muß, gar unnütz und schädlich seyn würden, hingegen würde ein solches Collegium sich großes Ansehen machen, wann vornehme und wohlgesinnte Patrioten dem Vaterland zu Lieb, diesen Werck umbsonst in ihren gewöhnlichen Sessionibus mit Rath und That, oder doch zum wenigsten nur gegen Genießung einiger mäßigen Donceurs dienen wolten, sonderlich wann sie von sich selbst Mittel genug zu leben, oder doch aus andern Chargen in welchen sie stehen, selbige zur Genüge haben könnten, was aber die Subalternen anbelanget, denen müste allerdings ihre Besoldung doch dergestalt gemachet werden, daß sie nach einen gewissen Tarif und Taxa, aus den Werck und ihren Real-Verrichtungen selbst bezahlt, und der Gerichts-Cassa welche ohnedem anfänglich etliche Jahr lang bis alles wohl eingerichtet ist, genug auszugeben haben wird, nichts weiters als was unumbgänglich nöthig ist, auffgebürdet werden möge, wann nun auch ein solches Strom- und Fluß-Gericht seine ordentliche Einrichtung und Bestellung haben müste, und man dessen zum Beweis gar füglich die Französische See-Ordnung, welche König Ludwig der XIV. An. 1681. im August-Monat zu Fontaineblau publiciren lassen, vor sich nehmen, und solche mutatis mutandis auff unser Fluß- und Rivier-Collegium appliciren könnte, als müsten nothwendig, nechst dem Præsidenten, Rätthen und Assessoribus, auch ein Rechtsgelehrter Consulent oder Syndicus, samt ein oder zwey geschickten Secretariis, und etwan auch so viel Copiisten, ferner ein Cassirer und Buchhalter, samt 3. oder 4. besoldeten Commissariis seyn, die man continuirlich das Land Creuzweis durch schicken, alle Kundschafft, Bericht, und Au-

gen

genschein einnehmen, und von solchen rapportiren lassen, und selbige hierauff zur Execution des Collegii seiner darüber genommenen Resolution wieder abfertigen könte, da sie dann mit denen hin und wieder in denen Provinzien constituirten Commerciën-Agenten, (als welche, damit sie desto weniger feyren dörrfften, auch des Fluß-Collegii als eines zu den Commerciën-Collegio gehörigen Departements, seine Angelegenheit ebenfalls mit besorgen helfen müsten,) zusamm tretten, und was zu des Landes Wohlfahrt und des Collegii seiner ihnen mit gegebenen Instructions-Erfüllung gereicht, vollziehen könten, welches alles weiter auszuführen dieses Orts Gelegenheit nicht leiden will, solches auch eben nicht nöthig ist, indem das Werk selbst wann es erst lebendig gemacht worden, einem jeden dabey Verpflichteten und an dasselbe Gewiesenen, was seines Ambtes Pflicht und Schuldigkeit sey dictiren wird. Nur wollen wir noch zum Beschluß dieses Capitels dieses bemerken, daß zu Rom die Apostolische Camer die Nyber und See-Fahrt, wie auch die Beförderung der Commerciën sich so sehr angelegen seyn lasse, daß sie auch darüber ein eigen Scrom- oder Fluß-Gericht angeordnet, welches die Causas Ripales wie sie es nennen, das ist die auff der Nyber zwischen Kauffleuten und Schiffern vorkommende Streit-Händel entscheiden muß, zu welchen Ende täglich 2. hierzu bestellte Richter an der Nyber sitzen, deren einer Camerarius der ander Ripata genennet wird, welche incontinenti und zwar jener in vorkommenden Sachen auff der Nyber hinunterwärts nach der See zu, der ander aber was hinauffwärts biß nach dem Gebürge zu sich begiebet, das Recht sprechen müssen, so es aber etwas wichtiges oder daß von ihrer Sentenz appelliret wird, so geschiehet solches an die Apostolische Cammer, in welcher einer vbn denen Cardinalen Präses ist, der dann die dahin gebrachte Sache zu schleuniger Entscheidung befördern muß, vid. Octav. Westrium lib. 2. introd. in Aulae Rom. Action c. 12. welcher Gestalt auch König Ludwig der XII. denen auff inländischen Flüssen fahrenden Kauffleuten und Schiffern, nach Einhalt l. 1. §. quibus l. ff. quod cui univers, nom. zugelassen habe, eine gemeine Cassam und Syndicium zu haben, welcher einen gelinden impost, auff jedes Stück Waaren legen solte, von welchen gesamleten Geld hernach die Ufer an denen Flüssen könten gebefert, und was sonst zur Beförderung solcher Rivier-Fahrten diente, veranstaltet werden, solches ist bey P. Gregorio lib. 47. Syntag. Jur. Cap. 37. n. 4. zu ersehen.

## Cap. VII.

Von unterschiedlichen Documentis, brieflichen Urkunden und Nachweisungen, welche zu denen, in dieser neu-eröffneten Wasfer-Fahrt allbereyt abgehandelten Materien, weitere Erläuterung beytragen können, denen auch noch ein Entwurff einer Kurtzen Asscuranz-Ordnung/ mit etlichen Rechts-Responsis beygefüget wird.

**S**inter solchen kommt uns nun gleich die der Königlich und Chursf. Residens-Stadt Dresden, von Kaysern und Churfürsten verliehene Stapel- oder Niederlags-Gerechtigkeit vor, deren Inhalt und zwar wie sie erslich An. 1443. von dem Römischen König Friederich dem Dritten ertheilet worden, lautet als folget:

Wir Friederich von Gottes Genaden Römischer König zu allen Zeiten, Mehrer des Reichs &c. bekennen und thun kund offenbar, mit diesen Brief allen denen die ihn sehen oder hören lesen/ daß Wir angesehen und gültichen betrachtet haben, die sonderliche Treue und nutzbare Dienste, so die Hochgebörne Friederich und Wilhelm Gebrüder, Herzogen zu Sachsen, Landgrafen in Thüringen und Marggrafen zu Meissen, unsere liebe Schwäger, Oheim, Churfürst und Fürst, ihre Vorfahren, unsern Vorgehern an den Heiligen Reich, und auch Uns offtt willig und getreulich gethan haben/ und in künfftigen Zeiten wohl thun mögen und sollen, und darumb so haben Wir ihnen und ihren Erben diese besondere Genade gethan, thun sie auch in Römischer Königlichlicher Macht und Krafft dieses Briefes/ daß sie in ihrer Städte einer zu Dresden, oder zum Hayn über der Elbe, welche unter diesen zweyen Städten ihnen am bequemsten darzu seyn wird, eine gewöhnliche Niederlage aller Kauffmanns-Waaren legen, und machen mögen, die Wir ihnen und ihren Erben auch bestättigen und confirmiren, in Krafft dieses Briefes, mit allen Rechten, Freyheiten, Nutzen und andern löblichen Gewohnheiten, als gewöhnlich, und anderer Niederlagen Recht und Herkommen ist/ ohne Gefährde, mit Urkund dieses Briefs, versiegelt mit unserer Königl. Majestät anhangenden Insiegel/ geben zu der Neustadt nach Christi Geburt 1443. am Sonntage Quasimodogeniti.

Das hierauff folgende und von Churfürst Friederich den Andern der Stadt Dresden An. 1455. ertheilte Privilegium wegen einer freyen Niederlage, ist folgendes Inhalts: Wir



Wir Friedrich von Gottes Gnaden Herzog zu Sachsen, des heiligen Römischen Reichs Erzbischoff, Landgraf in Thüringen und Marggraf zu Meissen, bekennen vor uns und unsere Erben, und thun kund öffentlich mit diesen unsern offenen Brief, daß vor uns gekommen seynd, unsere liebe getreue, Bürgemeister und Rath unserer Stadt Dresden, von ihrer und der ganzen Gemeine wegen daselbst, und haben Uns fleißig gebethen, wir möchten doch ansehen den mercklichen Bau, den sie an derselben unserer Stadt scheinbarlich gethan, auch die getreue Dienste die sie uns in Feldzügen, und sonst mit grossen Kosten und Nachreisen erzeiget hätten, auch hinfort solches uns und unsern Erben noch ferner zu thun willig wären, und sie hingegen zu ihren förderlichen Auffkommen und Anrichtung mit einer Niederlag (welche bey ihnen in Zuführung Salzes, Fische, Honig und Kauffmannschafft gehalten werden müßte) versorgen, wann wir nun diese ihre fleißige Bitt, auch ihren vor Augen liegenden trefflichen Bau und die getreue Dienste angesehen, die sie uns, williglich gethan, und auch ferner hin uns und unsern Erben thun sollen und mögen, als haben wir ihnen genädiglich gegeben und gegönnet, daß sie eine Niederlage von allen Kauffmanns-Waaren, die hinführo nach Böhmen gehen, und geführet werden sollen, in dieser unserer Stadt Dresden haben und halten mögen, wie wir ihnen dann solche aus Fürstl. Mildigkeit mit unsern rechten Wissen, Krafft dieses Briefs zu haben und zu halten vergönnen und bestättigen, alles nach der Maß Niederlags-Gewohnheit, Freyheit und Gerechtigkeit wie hiernächst folget:

Welcher Kauffmann er sey in unsern Landen und Fürstenthum/ ein Einwohner oder Fremdling, Saltz, Fische, Hering, Honig, oder andere Kauffmanns-Waaren, durch unser Land oder Fürstenthum nach Böhmen führen will, der soll solche seine Kauffmannschafft auf Dresden bringen, und in derselbigen, und sonst nirgend anders Niederlag haben und halten, seine Kauffmanns-Waaren allda verzollen, und anders nicht damit umbgehen, als wie es Niederlags-Gewohnheit und Recht ist, wäre es aber daß der Kauffmann an Saltz, Luchern, Wachs und andern dergleichen Waaren, nach Dresden brächte, die im auff- und abladen, Schaden nehmen möchten, so soll er einen jeglichen Waagen (solcher nach Böhmen gehender Waaren) mit einen neuen Groschen verzollen/ und damit des Auff- und Niederladens, wie auch des Marckthaltens ohne einigen Eintrag und Hinderniß überhoben seyn.

Hierauff so gebiethen wir Euch Bürgemeister und Rathmänner und der ganzen Gemeine der mehr gedachten unserer Stadt Dresden, daß ihr Euch bey

und neben der Niederlag die wir bey euch zu haben und zu halten gesetzet/ gegeben, geordnet und bestättiget haben, obberührter massen so beweiset, haltet und zeigt, daß niemand der seine Waaren zu euch bringet, von euch und den euren beschweret, übernommen oder an einigen Dingen, an Auf- oder Niederlage halten, in auf- oder einfahren verkürzet oder betrübet werde, bey Vermeidung unsrer schweren Ungenad welche ernstlich erscheinen soll/ wann wir der gethanen Beschwerung oder Verkürzung halber, werden kläglich seyn unterwiesen worden.

Endlich so soll auch die Gebung und Bestettigung dieser Niederlage, uns und unsern Erben an unsern Gerichten, Gerechtigkeiten, Freyheiten, Gewohnheiten, Renten, Zinsen, Zöllen und Gülten keinen Schaden bringen noch zufügen, ohne Arglist und Gefährde, zur Urkund haben wir unser groß Fürstl. Majestät Insiegel an diesen Brief wissentlich anhängen lassen, der gegeben ist zu Dresden, nach Christi unsers Herren Geburth 1455. an Mittwochen als am Tage Lamberti, hierbey sind gewest als Zezeugen unsere geheime Käthe und liebe getreue Hildebrand von Einsiedel Ritter, und unser Ober-Marschall Hans von Köckeritz, unserer lieben Gemahlin Hofmeister Hans von Maltitz und Johann von Schleinitz und andere glaubwürdige mehr.

Was die Leipziger Stapel-Gerechtigkeit vermöge, und wie hoch dieselbe von Kaysern und Churfürsten privilegiret sey, solches ist in denen Leipziger Statutis gleich zu Anfang derselben, und auch in unserer Beschreibung der Messen und Jahr-Märkte zu sehen.

Die Privilegia welche die Straßburger ihrer Rhein-Brücke halber von unterschiedlichen Römischen Kaysern erhalten, seynd bey dem Linnæo Tom. 3. seines Jur. P. unter der Beschreibung der Stadt Straßburg zu finden, da nicht allein solche Brücke denen Straßburger Bürgern und ihren Nachkommen/ mit allen Rechten und Nutzungen/ wie sie solche jederzeit gehabt confirmiret, sondern ihnen dabey auch die Freyheit ertheilet wird, selbige nach Belieben von dem Ort wo sie jezund stehet, weg zu nehmen, und anders wohin zu transferiren, dabey auch zugleich specificiret wird, was sie von einen Fußgänger, ingleichen von einen Reuter, ferner von einen Karren, item von einen vier räderigten Fracht-Wagen an Brücken-Geld sollen zu empfangen haben, diese Privilegia seynd gegeben An. 1393. von Kayser Wenceslao, confirmiret An. 1413. von Kayser Sigismundo erweitert, An. 1570. von Kayser Maximiliano II. und endlich auch An. 1606. von Kayser Rudolpho II. mit angehängter Pœn von 20. Marck löthigen Goldes, wer der Stadt hierwieder Eintrag thun würde.

Folget

Folget der Vertrag zwischen Herrn Wolfgang, Erzbischoffen und Churfürst zu Maynz, Einem, und der Stadt Franckfurt anders Theils, das Marck-Schiff, welches von Franckfurt nach Maynz, und wieder zurück gehet, betreffend, wie solcher in des Limnæi dritten Theil Juris Publi R. G. zu finden ist.

Wir Wolfgang, von Gottes Gnaden des Heiligen Stuls zu Maynz erwählter und bestätigter Erz-Bischoff, des H. Römischen Reichs durch Germanien Erz-Canzler und Churfürst zc. Und wir Burgermeister und Rath des H. Reichs Stadt Franckfurt, bekennen und thun kund öffentlich in und mit Krafft dieses Brieffs, für uns, unsern Erz-Stift, und beyderseits alle unsere Nachkommen und gemeine Stadt Franckfurt. Nach dem hievor und vor erlichen verschiedenen Jahren zwischen unserm Erz-Stift an einem, und uns den obgedachten Burgermeistern und Rath zu Franckfurt, anders Theils, etliche unterschiedliche nachbarliche Spänne, Irrungen und Mißverstand sich erhoben, dahero allerhand Unwillen und andere weitläufftige Unruhen und Wiederwertigkeiten entsprungen, und noch mehr weiter erfolgen könnten; Daß wir hierauff zu Vorkommung derselben, und zu Pfänkung und Aufsbauung der geliebten Friedfertigkeit, und Aufnehmung alles guten Nachbarlichen Willens, uns solcher nachgesetzter Irrungen halber mit einander gütlich vereinigt und vertragen: Thun auch solches hiermit wissentlich, wohlbedächlich, und mit gnugsamen sorgehabtem Rath, in Krafft diß Brieffs, für Uns, unsern Erz-Stift, auch uns Burgermeister und Rath, und benanntlich folgender Gestalt.

Anfänglich, als Wir der Rath zu Franckfurt, von wegen gemeiner unser Stadt des Angriffs, Cammers, und anderer Gerechtigkeit, so wohl in Civils als Criminal-Sachen, in den Maynzischen Marck-Schiffen, so inner- und aufferhalb der Meß von Maynz hinauff gen Franckfurt fahren, uns unternemen wollen: Welches aber wir, der Erz-Bischoff und Churfürst zu Maynz, nicht geständig gewesen: So haben wir uns demnach dieses Punkts halben dahin verglichen und zugesagt, daß die Marck-Schiffer, ihre Knechte, Gesind und Zugehörde des Schiffs, in- und aufferhalb der Meßzeiten, in Causis civilibus, mit einigem Arrest im Marck-Schiff nicht behafftet werden/ sondern da jemand, wer der wäre, an sie zu sprächen hätte, der oder dieselben sollen an uns, den Erz-Bischoffen und Churfürsten zu Maynz, als ihre ordentliche Obrigkeit, verwiesen werden. Da dann dem Klagen den oder ansuchenden Theil fürderliche schleunige Hülf gedeyen und wiederfahren

fahren, und hieran kein Gefahr gebraucht werden soll, welches jedoch also/ und mit diesen ausdrücklichen Vorbehalt verstanden werden soll: Wann der Marck-Schiffer oder seine Diener etwas gen Franckfurt zu führen angenommen hätten, und der Lieferung oder Fuhr-Lohns halben zu Franckfurt Irrungen vorfielen, dergleichen wo der Marck-Schiffer oder seine Knechte und Diener iemands zu Franckfurt schuldig würden, es sey gleich mit kaufen, borgen, oder für Miet-Geld aus Häusern, Stallungen und Bettungen, in diesen nechstangezogenen Fällen ist vertragen, bewilligt und angenommen, daß uns, dem Rath, die Erkenntniß und gebührliche Erörterung zu thun fürbehalten und unbenommen seyn soll. Wann aber ein Marck-Schiffer einen Diener hätte, der Burger zu Franckfurt wäre, gegen demselben sollen wir, der Rath, unsers Rechts und Jurisdiction indifferenter uns zu gebrauchen haben, und damit umb so viel eigentlicher, des mehrberührten Marck-Schiffs halben, in malefizischen Händeln, und was demselben anhangt, künfftige Irrungen vermieden, und man wissen möchte, wie es damit auf zutragende Fälle zu halten, so haben wir uns verglichen, und beyderseits bewilligt, wofern iemands peinlichen einigen Falls, oder so demselben anhangt, schuldig in Franckfurt betretten, daselbst angegriffen oder gehemmt werden sollte, und der Thäter ins Marck-Schiff fliehen, oder sonst seine Sicherheit daselbst suchen würde, so soll uns dem Rath unbenommen seyn, denselben Thäter aus dem Marck-Schiff zu fordern, welcher Thäter auch unweigerlich und unauffgehalten uns, dem Rath, abaefolg zu werden soll: So aber der Schiffmann oder sein Gesinde dieselbe Lieferung zu thun sich sperren oder widersehen würden, oder auch diejenigen, so darinn wären, den flüchtigen Thäter auff's Land zu liefern nicht mächtig gnug seyn: Oder niemands von den Schiffleuten im Schiff seyn würde, so soll uns, dem Rath zu Franckfurt, unbenommen seyn, den Thäter aus dem angemährten und noch am Land haltenden Marck-Schiff (doch sonsten sine præjudicio unserer, des Erzbischoffen und Churfürsten zu Maynz, auf dem Maynstrom habenden Regals) selbst zu langen, und aus dem Marck-Schiff zu gebührender Bestrafung abzuhohlen. Sollte aber das Marck-Schiff, wann der Thäter obbemeldter Gestalt darinnen wäre, schon allbereit vom Ufer oder Lande abgeschifft seyn, so ist bewilligt und verglichen worden, daß wir, der Rath zu Franckfurt, all die weil das Marck-Schiff zwischen dem Bollwerck am Maynzer Thörlein, u. den G. Staden auf dem Mayn hinab nacher Höchst fahrend, noch schwebend ist, die mißthätige Person zwischen denselben nächstbesagten Orten des vom Ufer abge,

abgeledigten Schiffs und Bollwerk bey dem Maynzer Thörlein aus dem Marck-Schiff fordern, also und der Gestalt, daß die unsern dem Marck-Schiff nachfahren, und wo die dasselbe an gemeldten Terminen erlangen würden, den Thäter aus dem Marck-Schiff abfordern, welcher ihnen unweigerlich verfolgt werden soll. Wie dann auch der Marck-Schiffer dasselben, wo es immer möglich (darinnen kein Gefahr gebraucht werden soll) zu halten oder ans Land zu fahren schuldig seyn, und unweigerlich bey seinen Pflichten, so lange verharren soll, bis die mißthätige Person aus dem Schiffe geliefert ist. Würde aber das Marck-Schiff innerhalb des Ufers und dem Bollwerk bey dem Maynzer Thörlein nicht angetroffen, so sollen und wollen wir, der Rath, dem Schiff nicht weiter folgen, auch dasselbe mit Gefähr oder sonst einigen fürgenommenen Gewalt nicht hindern, bekümmern oder auffhalten, uns auch des Schiffs und Marck-Schiffers deshalb hernach nicht weiter annehmen, auch mit demselben Angriff und malefizischen Händeln, oder dergleichen weiter nicht zu thun, noch uns zu unterziehen haben, sondern uns, dem Erzbischoffen und Churfürsten zu Maynz, unsern Beaupten und Befehlichshabern zu thun, und dieselben Thaten und Verfahrungen zu straffen gebühren und zustehen, darunter auch beyderseits einige Gefähr nicht gebraucht oder fürgenommen werden soll, doch sonst uns, dem Rath, an unserer habenden Jurisdiction, auch anderen Rechten und Gerechtigkeiten ohne Nachtheil und unschädlich. Damit auch hierunter umb so viel weniger Gefahr zu besorgen, so wollen Wir, der Erzbischoff und Churfürst zu Maynz, den Marck-Schiffen iedesmahl in ihrer Eydespflichtungen, damit sie uns und unserm Erz-Stift verwandt, bey hoher unnachlässiger Straff einbinden, und mit Ernst aufferlegen lassen, wieder diese Vergleichung keines Weges zu handeln, zu thun oder schaffen gethan zu werden, sondern deroselben stracks zu geleben, und unwidersprechlich nachzukömen. Darinnen wir obgemeldte beyde Parten uns auch zu richtiger Verfolgung obgesetzter Puncten mit einander verglichen, daß die Marck-Schiffe in Meß-Zeiten, das Früh-Schiff Morgens für sechs Uhren, das andere Marck-Schiff aber in- und ausserhalb Meß-Zeiten für zehen Uhren von dem Ufer zu Franckfurt nicht abmären, Steg einziehen, noch vom Lande abstoßen sollen. Was aber die Sachen belangen mag, daß einer dem andern umb Schuld forderung willen (es wären gleich die Contracten geschehen, wo und an was Ort sie wolten,) zu Franckfurt arrestiren und bekümmern wolte, und derselbe Schuldner oder seine Güter, oder auch beyde im Marck-Schiff an-

getroffen oder befunden würden/ so sollen wir, der Rath, auf des ansuchenden Theils gebetene Arrestation, die Güter oder Personen/ oder auch beydes, so, wie gemeldt, arrestirt werden sollen, nicht im Marck.Schiff behemmen/ sondern begehren, daß man dieselbe Personen, ihre Güter, oder auch beydes, heraus auff's Land liefern sollte: Im Fall der Marck.Schiffer und deren Gesindes befundener wiederseßlichen Sperrung, soll uns, dem Rath (doch sonst obbemeldter massen uns, dem Churfürsten zu Maynz/ an unsern habenden Regal unnachtheilig) zugelassen seyn, solche Güter, die Person, oder beydes selbst aus dem Schiffe zu nehmen, und solches alles nicht allein, wann das Schiff noch angemärt, sondern auch den Maynz hinab nach der Höchst, zwischen den Gestaden und dem Bollwerck bey dem Maynzger Thörlein der Massen und Gestalt, wie nächst hie obgemeldt, bey den criminalischen oder malefizischen und peinlichen Fällen und Händeln Anmeldung beschehen. Da aber, wie auch zuvor angezogen, das Marck.Schiff schon unter das Bollwerck bey dem Maynzger Thörlein kommen wäre, sollen wir, der Rath, uns einiges Kummer oder Arrests nicht annehmen, noch damit zu schaffen haben: Doch dabey gleicher Gestalt uns, dem Rath, an unserer Jurisdiction, auch andern unsern Rechten und Gerechtigkeiten, unschädlich.

Das Privilegium denen Speyerischen Bürgern von Kayser Adolpho wegen des Speyerbachs gegeben, und daß die daran gebaute Mühlen, weil solche der Stadt zum Nachtheil gereichten/ solten abgebrochen werden, ist bey dem Lehmanno in seiner Speyrischen Chronic. lib. 3. c. 124. p. 663. folgendes Inhalts:

Nos Adolphus, DEI gratia Romanorum Rex, semper Augustus, notum esse volumus tam presentibus quam futuris presentem paginam inspecturis, quod cum Divæ memoriæ Fridericus, quondam Imperator Antecessor noster illustris, aquam quæ Speyrbach dicitur, deductam pro molendino apud Nechholz, quod ipse Dominus Fridericus ad usus Imperii erexerat, Civibus Spirenſibus conquerentibus, eis in hoc fieri injuriam, ipsis duxerit restituendam, & pro eorum usibus reducendam, ut in ipsius Antecessoris nostri literis vidimus contineri; ad hæc molendinum hoc idem deponi totaliter & mandarit. Et nos Jus inibi credentes habere, molendinum de novo erexerimus loco in prædicto, Nechmühl nominatum. Sed quia secus novimus, ideo, inno etiam propter devotam fidem, qua Nobis & Antecessoribus nostris, ac Imperio dicti Cives Spirenſes hæctenus grataxter adhæserunt, & amodo desiderant fideliter adhærere, ad preces eorum devotas, molendinum prælibatum

apud

apud Nechbach deponimus ac deponi volumus, & mandamus & aquam dictam Speyrbach deductam pro ipso molendino, ipsis civibus restituimus pro suis usibus modis omnibus reducendam: Nec amplius aliquod à quocumque inibi ædificari volumus molendinum. Dantes eis has nostras literas Sigillo majestatis nostræ consignatas in ævum testimonium super eo. Datum Spiræ Septemb. Indictione X. Anno Domini M C C L X X X V I I. regni vero nostri Anno IV.

Ein anderes der Stadt Speyer von Kayser Friederico An. 1475. ertheiltes und gleichfalls bey dem Lehmanno befindliches Privilegium (daß der Rhein-Fluß ob solcher gleich durchbrechen würde/ doch die Stadt an ihren Weidgang keinen Schaden noch Abgang leiden solte,) lautet als folget:

Wie Friederich, von Gottes Gnaden Römischer Kayser, zu allen Zeiten Mehrer des Reichs, Herzog zu Oestreich, zu Steyer/ zu Kärnden und zu Crain, Graf zu Tyrol, 2c. Bekennen und thun kund allermänniglich mit diesem Brieff, daß Wir angesehen und betrachtet haben, die getreue und fleißige Dienste, die Uns und dem H. Reich, die Ehrsame Burgermeister, Rath und Burger gemeiniglich der Stadt Speyer, Unser und des Reichs liebe Getreue, oft und dick williglich gethan haben, und hinführo wohl thun mögen und sollen in künfftiger Zeit, und haben darumb mit wohlbedachtem Muth, gutem Rath, und rechtem Wissen, ihnen, ihren Nachkommen, und derselben Stadt Speyer/ diese nachgeschriebene besondere Gnade gethan, thun auch von Römischer Kayserlicher Macht Vollkommenheit, in Krafft dieses Brieffs, für Uns und unsere Nachkommen am Reich/ also ob das beschehe/ daß das Wasser der Rhein, zwischen der benannten Stadt und derselben Marck, als fern oder als weit die gehet, theilen würde, wie sich dann das begeben, daß alsdann solches den vorgenannten von Speyer, und ihren Nachkommen daselbst, keinen Schaden an derselben Weiden und Gründe, biß an die vorgemeldte ihre Marcke bringen, und sich der niemands mit Gebäuen/ oder in einige andere Weiß, wieder ihren Willen unterziehen noch gebrauchen solle noch möge, sondern dieselben Weiden, Gründe, und Wörde, auf beyden vorgemeldten Theilen, der vorgenannten Stadt Speyer, seyn und bleiben sollen, der zu gebrauchen und genießsen, in massen sie der bißher genossen und gebraucht haben, von allermänniglich ungehindert.

Von der Stadt Speyer Staffels-Recht schreibet Wehnerus verb. Staffels-Rechte folgender massen: An den Rhein-Strom seynd unterschiedliche Staffeln, deren die dritte und oberste in Privilegio Cæsareo zu Speyer ist, solch

Staffel-Recht oder Gerechtigkeit ist, daß alle diejenige so Salz und gefalzene Waaren, auch alle andere Staffelpbare Güter den Rhein auff zu Schiff führen, und damit bey der Stadt Speyer gestanden, ankommen, mit selben Gütern daselbst auskehren, ausladen, und ohne männliches Eintrag Staffel-Recht damit halten, auch dem Kauffhaus seine Gebührniß und den Überschlag davon entrichten und bezahlen sollen und müssen, welches ihr Stapel-Recht die Stadt Speyer auch allezeit so sehr verfochten, daß als An. 1575. der Churfürst von der Pfalz zu Oppenheim dergleichen Staffel-Freyheit auffbringen wolte, sie ein Kayserliches Mandatum penale sine Clausula, dagegen ausgewürket, wie hiervon ein mehrers beym Gillmann. tom. 2. Symphorem Part. 3. Tit. 18. fol. 338. zu sehen ist, Lehmannus, wann er von denen Rheinischen Stapel Städten schreibt, gedencket ebenfalls im 4ten Buch seiner Speyerischen Chronic. Cap. 22. dieser Stapel-Gerechtigkeit in folgenden Worten: Die Schiffe so den Rhein-Strom auff- und abfahren, müssen ihre Waaren an denen Stapel-Städten ausladen, ins Kauff-Haus führen, niederlegen, und davon die Schuldigkeit zahlen, worauff solche nach entrichteter gebührlichen Accis überschlagen, das ist in andere Schiffe oder auf die Aye geladen, oder in die Ober-Böhmische Lande verführet werden, wie dann die Stadt Speyer und deren Schiff-Leute von Alters her die Schifffahrt auf Straßburg gehabt, und davon Vermög Kayfers Friderici I. Privilegii de An. 1182. nicht mehr dann 12. Heller haben geben dörrfen, die andere Eigenschaft oder Gerechtigkeit der Staffel ist vor Alters gewesen und noch, nemlich Kauff-Haus, Kran, Schiffer und Rärcher, dergleichen Kauff-Haus Ober-Herren, Kranen-Meister und Kauffhaus-Knecht zu halten, die dritte ist daß die Kauffhaus-Berordnete über die auffgeladene und niedergelegte Staffel-Waaren, ob solche von Würden seyn oder nicht, erkennen und richten, und die so unfertig verwerffen, und die Fahrten zu Schiff und der Art-Ordnung aussagen mögen. Die Vierdte ist daß die zugeführten Güter daselbst nicht allein ausgeladen, sondern auch zu feilen Kauff gegeben werden müssen.

Daß auch ein solches Staffel-Recht die Venetianer über den ganzen Sinum Adriaticum präzendiren, und deßfalls ein ordentliches Decret gemacht haben, solches ist zu lesen bey M. Anton. Peregrin. de Jure Fisci lib. 8. n. 15. welches Salicetus als etwas gar billiges lib. 3. sub n. 3. Cod. de Nautico. senore, defendiret.



Auszug aus des Heiligen Römischen Reichs Policy-Ordnung  
die Reparation der verfallenen Brücken, Dämme und  
Stege betreffend.

Nachdem der Augenschein bezeuget, wie nicht allein die Brücken, Dämme, Stege und Wege, an vielen Orten gänglich, und dermassen ruiniret, auch mit grossen starcken Zweigen und Buschwerck sehr verwachsen, daß die gemeine Land- und andere Wege ganz nicht, oder auch ohne grosse Leibes- und Lebens-Gefahr, und Beschädigung des Viehes und Geschieres, nicht mehr gereiset werden können, sondern auch die Gräben, Ström und Bäche, wegen nicht erfolgter Aufräum- und Säuberung, gleichsam gestopffet, und zugeschlossen seyn, daß daher hin und wieder denen benachbarten ihre angränzende Ae-cker und Wiesen öftters überschwemmet, und zunichte gemacht, auch die Durchfahrten verderbet werden, solches aber, so wohl umb des reisenden Mannes willen, als zur Verhüt- und Abwendung vieler Ungelegenheit, ja manchen grossen Unglücks, welches einem u. dem andern gar leichte zustossen könte, wie nicht weniger zur Erhaltung guter Freundschaftt unter den benachbarten billich zu ändern seyn will. Als befehlen wir hiemit ernstlich, und bey unablässlicher Straffe, daß ein ieder Stand des Reichs, bey seinen Vasallen und Unterthanen, solche nachdrückliche Verfügung thue, daß dergleichen verfallene und ruinirte Brücken, Dämme, Stege, und verdorbene, tieffe, ausgefahrne und gefährliche, durchbrochene, abgegrabene, und verschmälerete, wie auch mit Buschwerck zugewachsene Land- und andere Wege hinwieder tüchtig und beständig gebessert und repariret, auch die verstopffte Gräben, Ströme, Bäche und Furthen, Aus- und Einläuffte, so weit es einen jeden auf dem Seinigen zustehet, und oblieget, zu des Wassers ohngehinderten Ablass gefäubert und ausgeräumet, und iederzeit in richtigen Stand erhalten, und reisende Leute an ihren Vorhaben nicht gehindert, und solcher Gestalt beschweret werden möchten. Solte sich aber ein und ander Stand hierinnen säummig und nachlässig erweisen, und die Rauffmannschafften und andere reisende Leute Klage führen, so werden wir unsers Kayserlichen hohen Amts wegen, solche nachdrückliche Anordnung, mit Ertziehung der Zölle, und dergleichen zu machen, auch durch unsern Cammer-Gerichts Fiscal zureichende Zwangs-Mittel zu verfahren, lassen wissen.

Pflliches Notul eines Teichmeisters.

Erstlich soll er sich das Röhr-Wasser allhier im Amte N. mit allen Ernst angelegen seyn lassen, den Ursprung der Quelle fleißig besuchen, wo et-

was unreines oder mit Steinen befallen ist, räumen, und gangbar halten, die Röhren öfters durchziehen, wo etwa Spunde ausgefallen, oder ausgesprungen, vermachen, was wandelbare Röhren seyn, dieselbe wegnehmen, und neue einlegen/ welche ihme darzu geschaffet werden sollen, vor Winters Zeit dieselben mit langen Mist bedecken/ den Ständer mit Stroh verbinden, und was sonst nöthig, ohne Erinnerung thun und verrichten, auch fleißig aufwarten. Zum Andern werden ihme die angehörende Zeiche treulich befohlen, daß er dieselbigen ohne Saumsal treulich begehren soll, wann Sommers, oder Fastens-Zeit Fluthen kommen, Aufsicht haben, daß die Dämme nicht überlauffen, wo möglich, solche abweisen/ Fluthbette in acht nehmen, daß die Fische nicht ausgehen, Winters Zeit, wo es nöthig/ alle Tage fleißig eisen, daß die Fische nicht ersticken, wenn ein oder ander Zeich gefischt wird, von derselben ein paar Nacht, auch unter währenden fischen darbey wachen, die Ständer auffgraben, dieselben wieder zumachen, und feste verrammeln, und in Summa also verhalten, daß meinem gnädigsten Herrn durch seine Negligenz oder Verwarlosung kein Schade zuwachsen möge/ welches er auch also zu halten mit einem Eyde versprochen.

#### Auszug aus der Churfürstl. Sächsischen Fisch-Ordnung.

Vors Andern ordnen und wollen Wir, so viel die Bäche und Fisch-Wasser, darinnen die Communen, es sind Bürger oder Bauers-Leute, so der Fischerey berechtiget, anlanget/ daß alsbald nach dato in allen und ieden Dörffern, darinnen ermeldete Communen sämtlich zu fischen haben, des Fischens sich niemand unterfangen solle, er sey dann des Orts und Dorffs Einwohner, begütert und besessen, und daß er allda das gemeine Recht halte, diese und sonst niemand, sollen berechtiget seyn/ Zweymahl als Mittwoch und Freytags, in einer Wochen, und öftter nicht, sich dieses Fischens zu gebrauchen; Jedoch also, daß sie sich von Aufgang der Sonnen, bis umb 11. Uhr zu Mittage, und nicht länger, bey Straffe 20. Groschen, und Verlust des Hamens, in solchen Fischerey finden lassen.

Zum Dritten sollen die jenigen, so die Fischerey gebrauchen, die Hamen im Wasser auffheben, und auff's Land daraus nichts schütten.

Zum Vierdten sollen die Gemeinden, welche des Fischens befugt, und dieselbigen in gemein zu fischen haben, ihre Fischzeuge nach Verrichtung der Fischerey, in ihren Häusern nicht behalten, sondern in die Gerichte zur Verwahrung übergeben, sonst soll denenjenigen Dorffschafften, die keine Fischerey haben, einiger Fischzug an Waden, Hamen, Körben und Reussen, welche

welche nur auff Dieberey gemeynet, zu halten nicht nachgelassen, sondern ganz abgeschaffet werden.

Zum Fünfften die Körblein, Sämlein und Fach-Keussen sollen zwar den jenigen, so des Fischens befugt, nicht verboten seyn/ damit aber hierinnen auch gebührende Zeit und Masse gehalten werde/ sollen hinführo dieselben anderweit nicht/ denn den Frühling biß auf Johannis Baptistæ zu gebrauchen verstattet, und alle Jahr, die Woche Johannis, die Fahrt unsäumlich auffgehoben werden.

Zum Sechsten, wosman vor Alters Garnsäcke, Wathen und Keussen gebrauchet, allda sollen sie förder auch gelitten werden, iedoch daß solche alle und jede das hierinnen verordnete Maß und Weite haben und behalten, wie wir dann hiermit ernstlich ordnen und befehlen, daß binnen dreyen Monaten alle alte Nege und Zeuge, Wathen und Keussen, so die gesetzte Maß nicht haben, von ieder Orten Obrigkeit gemessen, und nicht für richtig erkennet worden / von männiglich sollen hinweg gethan und abgeschaffet werden.

Zum Dierzehenden, sollen an denen fließenden Bächen und kleinen Wassern, auch den Mühlgraben, sie seynd gleich der Erb-Herren, Müller, oder der Leute eigen, kein Flachs oder Hanff geröstet, auch keine Sägespäne, Schalen, Kohlen, Gestäube von gebrandten Kohlen, oder Meilern, noch andere, so zu Verhinderung der Fischereyen und Verschlemmung der Ufer gereichet, geschütet, noch darein gefördert werden, bey Verlust des Flachs und Hanffs, und bey Straffe zehen Gülden, welche eine iede Person, so solch Gebot übertreten, verfallen seyn soll, und da die Gerichte oder Erb-Herren, solche Straffe einzubringen, säumig seyn würden, sollen sie dieselbe selbst bezahlen, wenn auch gleich Kosten an den Bächen und Wasser wären, so sollen doch dieselben alleine in trockener Sommers-Zeit angefüllet, und die Bäche nicht dadurch gelassen, oder das Bach-Wasser hindurch geführt werden, bey Verlust des Flachs und Hanffs/ und eines silbern Schocks, einer ieden Person, so darwieder handeln wird.

Zum Zwanzigsten/ das Ausleiten der Bäche zur Wässerung und Aufhaltung der Wasser, im Fall es nicht anders beständiger Weise hergebracht, soll ausserhalb in Fluth-Zeiten nicht gestattet werden, sonderlich aber in der Reich-Zeit, (und wenn die Wasser gar klein seyn, bey Tag und Nacht, ohne Vorwissen jedes Orts Obrigkeit, bey Straffe zweene Gülden,) verboten seyn.

Zum

Zum **Ein und Zwanzigsten** sollen auf den Bachen unterm Schein der Wässerung keine Währen, dadurch den Fischen der Gang gänzlich verhindert wird, gelitten, sondern dieselben bey gleicher Straffe, wo sie seyn, oder zur Neuerung befindlichen, abgethan werden.

Zum **Drey und Zwanzigsten**, wegen derjenigen, so sich unter den Aemtern, so wohl auch unter denen von Adel, unterstanden, neue Striche und Fallgange, so vor Alters nicht gewesen, zu machen, und ihnen eigene Gebege und Fisch-Wasser ihres Gefallens zuzueignen, welches denn der Herrschafft an den Treiben, ingleichen an denen, so Fisch-Wasser in der Eister und Luppen haben, zu merklichen Abbruch und Schaden ihrer Gerechtigkeit, gereicht, soll ein Umbzug gehalten werden, und da sich befindet, daß dergleichen Neuerung sich jemandes innerhalb Rechts-verwehrter Zeit auff seinen Gütern angemasset hätte, so soll dasselbe abgeschaffet, und hinfürder keinem, wer der auch sey, gestattet werden, ihnen eigene Hege-Wasser, so vor Alters nicht gewest, zuzueignen, und sich dadurch eines andern Gerechtigkeit zuzuschreiben. Welche aber alte Hege-Wasser und Fallgange über vorerwähnte Zeit im Gebrauch gehabt, die sollen nochmahls darbey gerühlichen gelassen werden, jedoch daß sie sich mit dem Fischzeuge und Fischen, der Lands-Ordnung und diesen allen, für sich und ihre Fischer, gemäß verhalten und bezeugen.

Extract aus der **Chur-Sächß. Wasser- und Mühlen-Ordnung**  
auff den **Unstrud-Strom.**

**Erstlichen**, so viel den Unstrud-Strom an sich selbst betreffen thut, soll derselbe von dem Ort an, wo die Unstrud unter grossen Jena in die Saal fällt, hinauffwärts bis gen Rüttenberg unterhalten, oder disseit Rüttern gelegen, **fünff und funffzig Ellen** weit, von einem Ort bis zum andern offen und rein gehalten, auch keine Weiden noch Püschel in die Ufer, dadurch solch Maas geengert, zu pflanzen, Niemandes verstatet werden. Da aber solches von einem oder mehrern überschritten, soll der nächste Müller, dem solche Weiden und Anlagen eine Stauchung geben, durch eines jeden Orts Obrigkeit Hülffe, solche abzuschaffen, oder selbst abzubauen Macht haben.

**II.** Sollen in vorgemeldter Refier die Mühl-Währe **fünff und Achtzig Ellen** weit, ohne Auffsatz Breter, Steine, Nasen, Pfäle, und was dergleichen seyn mag, rein und offen, gleich dem Wehr- oder Sicher-Pfalen, allewege erhalten werden.

**III.** Sol-

III. Sollen auch in obbemeldter Kefier die Flutbette oder Schuß-Wehre, der Grund oder Fach-Baum, gleicher Höhe seyn, und Achtzehn Ellen weit erhalten werden, auch die Schußbretter ein jedes nicht länger denn anderthalb Ellen lang und hoch, und mit zweyen Steuern gemacht werden, daß man dieselben in aufflauffenden Wassern gewinnen und auffziehen kan.

IV. Von der Mühle zu Ritteberg an, biß gegen Großleben, soll der Unstrud-Strom vierzig Ellen weit/ frey, offen, ohne einhangende Sträuche und Anlagen erhalten, oder da es anders befunden, wird vorgemeldter maffen, abgeschaffet werden. Desselben gleichen, sollen in derselben Kefier die Mühl-Wehre funffzig Ellen weit, mit ihrer Höhe, nach dem Sicher-Pfahl, und die Flutbette oder Schuß-Wehre funffzechen Ellen gleich dem Fachbaum erhalten, auch ein Schuß-Bret länger nicht denn anderthalb Elln lang und hoch seyn.

V. Soll der Unstrud-Strom von Großleben/ biß gegen Gebese funff und dreyßig Ellen weit, und die Mühl-Wehre funff und vierzig Ellen lang nach dem Sicher-Pfahl gleicher Höhe, durch die Flutbetten der Schuß-Wehre, Zwölff Ellen weit, und dem Fachbaum gleich, auch ein jedes Schuß-Bret, länger nicht, denn anderthalb Ellen lang und hoch seyn.

VI. Von Gebese biß gen Mühlhausen, soll der Unstrud-Strom zwanzig Ellen weit ohne einhangende Weiden, und Anlagen offen erhalten werden, und die Mühl-Wehre funff und zwanzig Ellen lang und mit den Sicher-Pfählen gleicher Höhe seyn, auch ohne einigen Auffsatz erhalten werden, desgleichen sollen die Flußbette oder Schuß-Wehren dem Fachbaume gleich und neun Ellen weit, auch jedes Schußbret anderthalb Ellen lang und hoch seyn.

VII. Würde man aber die Flutbette neben den Mahl-Gängen an den Fachbaum nicht bringen können, so sollen in das Wehr Schleußen voriger Weite gemacht, und dem Fachbaume gleich gehalten werden, welche mit Cammern und Schußbrettern, auch Stegen dermassen sollen versehen seyn, damit sie in aufflauffenden Wassern können gezogen und gewonnen werden.

VIII. Soll kein Müller, Mühl-Herr, noch jemandes von ihrentwegen den Mahl- oder Währ-Pfahl ausziehen, verrucken, noch einiges Falsch daran üben oder gebrauchen, welcher aber dessen durch die geschwornen Müller oder sonst mit Beystand überkommen und überwiesen, der soll der

Obrigkeit des Orts Fünffhundert Gälben unnachlässiger Pœn und Straffe verfallen seyn, und des Mühlen-Handwercks entsetzt werden.

IX. Soll kein Müller oder Mühl-Herr des die Mühle eigen ist, einen neuen Fachbaum legen, ohne beyseyn und zuthun der geschwornen Müller und seiner Nachbarn/ so zu nechst über und unter ihme Mühlen haben, und soll alsdann solchen neuen Fachbaum über den Mahl-Pfahl mehr nicht denn ein einiger Zoll zugegeben werden, bey Fünffhundert Gälben unnachlässiger Pœn und Straffe dem Landes-Fürsten zu erlegen.

X. Würde auch ein Müller durch die Geschwornen überfündig, daß er den gelegten neuen Fachbaum auff den Hacken und Keulen oder andern verfälscht, über den Mahl-Pfahl erhöhet / der soll Dreyhundert Gälben Straffe der Obrigkeit verwircket haben, und des Handwercks verwiesen seyn.

XI. Wann auch im legen eines neuen Fachbaums die Hacken umb viel oder wenig zu niedrig gemacht, so sollen die Hacken nicht mit Leisten oder Bretern unter den Fachbaum erhöhet, sondern neue Hacken in rechter Höhe gang ohne allen Falsch gemacht, und darauff der Fachbaum ohne einige Unterlage durch die Geschwornen, in Beyseyn beyder nechst angefessenen Müller, bey icküberührter dreyhundert Gälben Straffe, u. Verweisung des Mühl-Handwercks, recht fertig gelegt werden.

XII. Da ein Müller durch die Geschwornen oder sonsten glaubhaftig überfunden, daß er auff den Fachbaum Leisten oder dergleichen etwas anders auffgeheftet, der soll gleicher Gestalt dreyhundert Gälben Straffe verfallen, und des Handwercks gänglich verlustigt und entsetzt seyn.

XIII. Begebe sich auch, daß etwan ein Fachbaum gesunken wäre, der soll ohne Beyseyn, Erkänntniß und zuthun des Amts, darunter die Mühle gelegen, und der geschwornen Müller, bey Vermendung icküberührter Straffe, nicht wieder erhöhet, noch einiaer Gestalt verändert werden.

XIV. Würde jemand die Breter aus dem Gerinne, über den Fachbaum vorgehen lassen, und damit denselbigen erhöhen, der soll zum Ersten, da er dessen durch die Geschwornen oder sonsten überfunden, der Obrigkeit, darunter die Mühle gelegen, Einhundert Gälben ebenmäßiger Pœn und Straffe verfallen seyn; Da er aber zum Andernahl auff solcher That und Falsch begriffen, soll er alsdann zweyhundert Gälben unnachlässig erlegen, und auf dem Handwercke weiter nicht gelitten werden.

XV. Welcher Müller das Wehr höher halten würde, denn der Mahl-Pfahl

Wahl ausweiſet, und nachdem es neu beleat, mit Sande beführt, und einmahl das Waſſer drüber gangen iſt, derſelbe ſoll umb ſo viel Zolls als es höher, von denen Geſchwornen in Beſichtigung befunden, ſo viel neue Schock zur Straffe verfallen ſeyn, deſgleichen ſoll es mit den erhöhten Schugbretern auch gehalten werden.

XVI. Soll auch einem jeden Müller hiermit unverhinderlich nachgelaffen ſeyn und frey ſtehen/ wenn er einigen Mangel ſpüret, ſeines nechſten Nachbars Mühlen über und unter ihm, ungeachtet, weme die Gerichte zuſtehen, zu beſichtigen/ und da er einigen Mangel findet, ſoll er bey ſeinen Endes-Pflichten alſobald denen Geſchwornen davon Bericht thun, darauff ſie dann, vermittelt ihrer darauff geleisteten Eyde, ſolche Gebrechen beſchriegen ſollen, und da ſie in einem oder mehr Artikuln verbrochen, und deſſelben alſo überſunden, ſollen ſie zu obgeſetzten Straffen durch die Obrigkeit angehalten, und darneben durch dieſelbigen Verbrecher den Geſchwornen iederzeit ihre Gebühr unabbrüchig vor voll entrichtet werden.

XVII. Soll kein Müller in kleinen und mittelmäßigen Waſſern vor dem Gerinne, ſo auf die Rade u. durchs wüſte Gerinne gehet, mehr denn zwey Schugbreter bey willkührlicher Straff der Obrigkeit oder Amts, vorzuſetzen haben, würden aber die Waſſer ſehr groß ſeyn, daß ſie ohne Aufſetzung des dritten Schugbrets nicht mahlen könnten, ſo ſoll ihnen in derſelben Noth, damit das Mahlwerck nicht gehindert werde, ſolches aufzuſetzen frey ſtehen.

XVIII. Wenn ſich auch groſſe Waſſer-Fluthen begeben, es ſey im Winter oder Sommer, ſoll ein ied. r Müller die wüſten Gerinne oder Schleuſen, ſo wohl die Fiſchereyen gänglich auffziehen, und bey Straffe dreyßig Galden kein Schugbret darinnen vorſtehen laſſen.

XIX. Welcher Müller nicht zu mahlen hat, der ſoll zu iederzeit vier Schugbreter offen ſtehen haben, und wo nicht wüſte Gerinne ſeyn, ſollen die Schleuſen auffgezogen, und vier Schugbreter gezogen werden, und ſo er darwieder befunden, es geſchehe zu Tag oder zu Nacht, und deſſen von ſeinen nechſten Nachbar über oder unter ihm mit zweyen Männern überzeuget werden möchte, der ſoll der Obrigkeit oder Amt, darunter er geſeſſen/ vier neue Schock zur Straffe, und dem Müller, der ſolches überweiſet, zwey neue Schock zu geben, ſchuldig ſeyn, damit alſo keiner dem andern zu Verdruß, das Waſſer muthwillig auffhalte.

Folget ein kurzer Entwurff zu einer auf Flüssen und Strömen einzurichtenden Asscuranz Ordnung, nach welcher sich die daselbst commercirende so wohl Einheimische als Frembde müsten zu richten haben.

Wir Bürgermeister und Rath dieser Kayserl. Freyen Reichs- oder Chur- oder Fürstl. Residenz-Stadt N. N. thun hiermit kund und zu wissen, jedermänniglich dem daran gelegen, daß nachdem wir zur Aufnahme hiesiges Stadt- und Land-Commercii, sonderlich aber der hier gar gebräuchlichen Elb- Rhein- Oder- Donau- oder Weser- Fahrt, vornehmlich aber auch auff bittliches Anhalten einer löblichen Kauffmannschafft alhier, vor nöthwendig erachtet, ein beschriebenes Fluß- und Asscuranz-Recht, nach dem Exempel anderer an schiffbaren Flüssen und Wassern gelegener Städte einzuführen, nach welchen Jederman in zu- oder Abfahren, nach oder von unsrer Stadt sich richten, auch die unter hiesigen Negocianten, so wohl Einheimischen als Frembden entstandene und von der Schiffahrt herrührende Streitigkeiten künfftig hin entschieden werden möchten, Wir solches nach reiffer Ueberlegung und vorher eingezogener Meynung und Gutachten, unterschiedlicher in dergleichen Wasserfahrten erfahrner Kauff- und Schiffleut, in nachfolgenden Articulis gethan, und selbige hierdurch zu jedermanns Nachricht publiciret haben wollen.

Art. 1. Sollen alle, diesem unsern Fluß- und Rivier-Fahrt Asscuranz-Recht, zuwieder lauffende Leges, Statuta, oder blosser Gewohnheiten hiermit gänzlich abgethan und annulliret, und dieses gegenwärtige allein die Norm seyn, nach welchen sich hiesige Negociantes zu richten, unser Commerci-Collegium aber, oder was von denen Partheyen ad Arbitrium bonorum Virorum recurriren möchte, darnach zu sprechen haben. Und zwar soll

Art. 2. Feine Asscuration über ein- noch ausgehende Waaren gültig seyn, in welcher nicht der so versichern läßt, zum wenigsten zehen von hundert an den Wehrt seiner zu versicherenden Waaren selbst Risigo laufft.

Art. 3. Das Versicherungs-Instrument oder die Police, soll erstlich auff Stempel-Papier, welches bey unsern Commerci-Collegio in leidlicher Taxa zu finden seyn wird/ geschrieben/ und dann der Nahme des Schiffs, in welchen die Waaren geladen, (oder doch dessen, deme solches zugehöret,) ferner der Nahme des Schiffers, wie auch desjenigen, der versichern läßt, in gleichen Ort und Stelle, wo solche Waaren hin destiniret seyn, die Specification der Waaren selbst, wie auch der Summa die darauff versichert worden, alles nach breitem Inhaltis der an hiesiger Börs gewöhnlichen Asscuranz-Policen,

dar/



darinn enthalten seyn, bey Straff der Nullität der ganzen Assecurang, wann hierinn einiger Mangel sich erzeigen solte.

Art. 4. Es sollen aber alle Assecurang, Verpflichtungen sich von den Moment anheben, da die versicherte Waare an das Ufer, Kaye, Brücken, oder Kran zum einladen gebracht worden, und sollen auch wieder biß an den Moment wahren, daß solche Waaren an Ort und Stellen, wo sie hin versichert worden, ausgeladen seyn.

Art. 5. Indessen mag der Assecurirte wohl zusehen, daß er seinen Schiffer nicht weiter, und auch in keinen andern Haven, oder Schiffs-Lager ohne Noth einfahren lasse, als wohin er versichert ist, weil sonst wann er darüber zu Schäden käme, er sich solches selbst dancken, und an den Assecuranten seinen Regress nicht würd haben können.

Art. 6. Alle Waaren sonderlich leicht verderbliche, als Korn-Früchte, Wein, Oehl, Sals, Hering, Zuckr, Butter, Käse, Hopfen, Honig &c. item Kriegs-Munition, Gold und Silber, sollen in der Assecurang-Police specificiret, und nicht unter dem general-Wort von Rauffmannschafften und Waaren begriffen werden.

Art. 7. Die Versicherungs-Policeen sollen, wann sie ohne Mäcler geschehen, von denen Commerciens Notariis registrirt, und auch von ihnen geschrieben werden. die aber von geschwornen Mäclern, (dann ungeschworne werden hierzu nicht admittiret) geschlossen worden, die können auch durch sie, zwischen denen Partheyen vollzogen werden, und ist es genug wann sie alsdann nur richtigen Beweis und Verzeichniß in ihren Mäcler-Journalen und Registern darüber halten.

Art. 8. Wann jemand auff abgehende Güter hätte versichern lassen, welcher wegen Er hernach anders Sinns geworden, daß er solche nicht abgeseandt, oder auch von seinen Factor ihme nicht wären zugesandt worden, er indessen aber die Premie schon vor das darauff verassecurirte Capital ausgezahlt hätte, so mag er solches wiederfordern, jedoch daß er dem Assecuratori ein halb von hundert zurück lasse.

Art. 9. Wann auch eine Assecurang-Police ihrer etliche zeichnen, so soll der Letzte eben so viel, von Gewinn oder Verlust, als der Erste participiren.

Art. 10. Wann ein von dieser Stadt ab, oder darauff zugehendes Schiff unterwegs zu Schaden gekommen, etwan gar untergangen, oder von Feinden genommen worden, so mag derjenige dessen seine darauff gehabte

versicherte Güter solcher Gestalt verlohren gegangen, wann vollkommene Nachricht und Attesta darüber vorhanden, dieselbige dem Versicherer heim- schlagen, oder abandoniren, dafür dieser hingegen innerhalb 14. Tagen oder längst in einen Monat schuldig seyn soll, ihm das versicherte Quantum baar auszuzahlen.

Art. 11. W. il auch alle Versicherungs-Contractus vor Contractus von guter Treu und Glauben gehalten werden, als sollen auch solche von beyden Seiten fernerhin also passiren, daß . . . Betrug, Malversation, oder Uraelist weder auff Seiten des Versicherers noch Versicherten, noch des Schiffers und Steuermanns dabey vorgehen, wann sie anders nicht nach Befinden exemplarisch, ja gar nachdem das begangene Laster ist, andern zum Exempel als Diebe sollen abgestraffet werden.

Art. 12. Die Schiffer und Rheders hiesiger Stadt mögen zwar ihre auff die Reise gehende Schiffe versichern lassen, aber nicht mehr als umb die Helffte ihres Wehrts.

Art. 13. Wer auff Schiffe oder Güter, die albereit von den Ort ihre Ladung abgefahren, versichern lassen will, der soll Datum und Tag, wann sie abgefahren, bey der Police angeben, es wäre dann daß er allen Falls eydlich zu erhalten gedächte, daß er es solche Zeit nicht wüßte, welches dann zugleich in die Police soll mit verzeichnet werden.

Art. 14. Da hernach befunden würde, daß das Schiff oder Gut, wor- auff die Asscuranz geschehen, so lang von den Tag an, welchen die Assuranz unterzeichnet worden, schon wäre untergegangen, beraubt oder verarrestiret gewesen, daß es derjenige der darauf hat versichern lassen wohl hätte wissen können/ (bey welcher Gelegenheit drey Weiltwegs zu Wasser gemeiniglich vor 2. Stunden gerechnet werden,) so ist die geschene Asscuranz null und nichtig, es wäre dann daß der Asscurirte auff gute und böse Zeitung hätte versichern lassen, in welchen Fall die Versicherung in ihren Werth bleiben soll, wofern anders der Versicherer nicht erweisen kan, daß der Asscurirte vor den dato der beschenehen Assuranz von den Staden, Verlust oder Arrest schon Nachricht gehabt, und der Versicherte hingegen seine Unwissenheit mit einem Eyd bekräftigen wolte, wann er aber dies nicht thun könnte, bekommt er nicht all. in keine Ersegung des Schadens, so dern muß im Gegentheil dem Versicherer doppelte Prämie bezahlen, auch alle auff den Beweis gewa. die Unkosten tragen, u. soll er über dieses hernach noch als ein Falsarius gestraffet werden.

Art. 15. So bald als die Assc; Police unterzeichnet, soll auch die Pre-

mie dabey erleyet werden, wiedrigen Falls da solches nicht geschehe, und Schiff und Gut käme hernach zu Schaden, so soll die Asscuranz null und nichtig seyn, und der Versicherte weil er kein Premium ausbezahlt, auch keine Schadens-Ersatzung zu gewarten haben.

Art. 16. Alle Klagen und Streitigkeiten die allhier in dieser Stadt über Haverey- und Asscuranz-Sachen entstehen, sollen was nicht durch Arbitragen und gute Männer abgethan wird, in der ersten Instanz an unser Fluß- oder Strom-Gericht, in der andern aber an unser Commerciën-Collegium gelangen, und daselbst definitivè gesprochen werden, es wäre dann/ daß es Sachen von solcher Importanz wären, welche unsere weitere Erklärung und unsere nähere (in diesen 16. Articulis nicht befindliche) Verordnung erforderten, da sie dann an uns den Magistrat sollen gebracht, und hierauff ferner was darinn recht seyn wird, erkannt werden. ita Actum in Senatu, Anno - - - Menſe & Die. &c.

Ehe wir dieses Capitel völlig schließen, so wird nicht undienlich seyn, noch ein und andere Juristische Responsa und Gutachten, über gewisse die Rivier-Fahrten angehende Fälle mit anzuführen, davon das Erste seyn soll: Ob ein an einen schiffbaren Fluß angränzender und auff denselben die Jurisdiction habender Lands-Herr, die vorbeyschiffende Bürger einer frembden Republic vor eine, auff einen ihrer Mit-Bürger habende Prætension anhalten könne, und ob so dann ihr Magistrat sie wegen ihres dadurch erlittenen Schadens zu dedomagiren schuldig sey. Der Casus ist dieser: Horatius ein Reichs-Stand und Fürst zu Albanien, vertrauet Crescentio einen Bürger zu Cosmopolis etliche tausend Reichsthlr. Geld, und Soldaten-Montur dafür anzuschaffen, als dieser damit banquerot machet, und ein Concurſ über sein Vermögen entsteht, meldet sich zwar der Fürst bey solchen, weil er aber so gleich keine Satisfaction erlanget, arretirt er Livii und Caji ihre durch sein Land fahrende wohl beladene und zu gedachten Cosmopolis zu Hauß gehörende Schiffe, die er nicht ehr loß lassen will, biß besagte Caji und Livius ihm die zwey tausend Rthl. vergnügget, die er bey Crescentio Schaden gelitten, welches diese auch umb ihre Schiffe nur loß zubekommen thun müssen, sich aber hierauff an ihren Stadt-Magistrat adressiren/und von solchen die Schadloßhaltung prætendiren, weil die Re-pressailen in Rechten unter alten Völkern gegründet Grotius 3. de Jure Belli & P. Gail. obs. 2. de Arrestis Carpzov. 4. Conſtit. 16. def. ult. und dannenhero eine Obrigkeit, wann ihrentwegen ein Unterthan Schaden leidet, solchen zu ersetzen schuldig ist, Ziegel. 1. de Jure Majest. c. 34. §. 41. über dem auch ihnen

ihnen per Contributionem ad modum Legis Rhod. zu helfen seyn will, 16. S. 42. Magistratus antwortet hierauff, die Repressailen wären in denen Reichs-Constitutionibus verboten, Reichs-Abschied de An. 1570. §. wann auch vid. etiam Carpzov. 1. Const. 30. d. 12. dahero Magistratus sich dergleichen nicht versehen dürfen, seine Bürger auch dafür zu warnen nicht nöthig gehabt hätte, zumahl da auch dem Fürsten die Justiz in Crescencii Concurs-Sachen nicht wäre versaget worden, wann er nur deßfalls ein wenig Anstand geben wolte, und da auch etwan der Concurs vor ihm schlecht ausfallen solte, so hätte er es sich selbst zu zuschreiben, daß er dem Crescentio als einen Privato eine so ansehnliche Summam anvertrauet, und gesetzt auch daß der Rath sein Ampt in Administration der Justiz nicht gethan hätte, so hätte doch der Fürst noch höhere Obrigkeit, bey welcher die Repressailen keine statt finden noch justificiret werden könnten, quippe quod ista Ratione ad hoc subsidiarium & violentum Belli que speciem habens Remedium ut recurramus, nulla urgeat ratio Coler. Pr. Exec. Part. 1. cap. 2. Struv de Privat Vind. C. 12. aphor. 1. n. 14. man könnte ferner dem Rath auch nicht vorrücken daß er den banquerottirenden Crescentium dem Fürsten nicht ausgeliefert, weil zu dergleichen Remission keine Obrigkeit auch nicht in Criminalibus verbunden sey, Carpzov. quæst. 110. Crimin. n. 48. Franz. R. ad ff. de Jud. n. 46. zu geschweigen in Causa Civili wie diese Forderung wäre, dahero die Sache auff des Fürsten Verantwortung ankäme, daß selbiger ohne Fug und Recht unschuldige Bürger auff freyen öffentlichen Strömen angegriffen, und ihnen ihre Schiffe arrestiret hätte, wie dann solche auch so gleich bey Arretirung ihrer Schiffe, weil man ihnen auff Seiten des Raths nicht zu helfen wüßte, ad Superiorem Principis sich hätten wenden, und daselbst pro Mandato de relaxando anhalten sollen, Magistratus der an dieser Sache keine Schuld trüge, könnte ihnen keine Satisfaction schaffen, wäre auch seines Orts den Fürsten zu belangen nicht schuldig.

Die Zweyte Frage ist, ob wann ein Schiffer den Zoll verfahren oder verschwiegen, sein Schiff und Waaren oder zum wenigsten die verschwiegene desfalls können confisciret werden, pro Affirmativa seynd Frid. de Mindan. l. 2. c. 43. n. 8. Sixtin de Regal. l. 2. c. 6. n. 165. Rosenthal de feud. c. 5. conc. l. 39. lit. D. Mevius ad Jus Lubec. l. 2. Tit. 3. art. 6. und anderer mehr, wie dann auch aus solchen Grund Churfürst Carl Ludwiga von der Pfalz ehmalis einen Fagler Kauffmann vor viel tausend Rthl. an Waaren, wovon er den Zoll verschwiegen weagenommen, billicher aber statuiren das Gegentheil, Bocerius de Regal. cap. 2, n. 211, Peregrin. de Jure Fisci, lib. 6. tit. 5. Marquard

de Jure Mercator. lib. 2. cap. 4. n. 27. wofelbst er auch Bartolum, und Baldum, Boscium, Sibrandum, und andere mehr als Consentientes anführet, von denen meisten DD Juris solches auch recipirt und pro communi geachtet, selbst auch in den Kayserlichen Cammer-Gericht also angenommen, approbirt und nach demselben gesprochen wird, Klockius de Vectig. concl. 89. davon auch ein sonderliches Præjudicium zu sehen in Sachen M.B. gegen einen Kauffmann von Cölln, bey den Lauterbach in Curiis Mercator usit th. 60. auch an andern Orten mehr, wo solche Controvers negativè decidirt worden, wie solches bey Cravetta Cons. 196. zu finden, und also auch nach Sachsen-Recht üblich und recipirt ist, Knichen de non provocandi jur. cap. 5. n. 99. daß auch solches so wohl in Spanien als Franckreich üblich sey, solches erhellet aus den Gölnitz de Jur. Vectig. p. 256. und mag denen Affirmantibus darin nicht zu statten kommen, daß sowohl der Herr als der Schiffer zur Errichtung des Zolls verbunden seyn, weil aus dieser Verbindlichkeit noch keine Confiscation der Güter folget, es wäre dann ein Betrug dabey gebraucht und mit Wissen und Willen von beyden Theilen verschwiegen, oder von dem Befrachter dem Schiffer Ordre darzu gegeben worden, ob auch gleich denen sonst bekannten Rechten nach, die Nachlässigkeit eines Sachwalters seinem Principali zu Schaden gereicht, als der sich zu imputiren hat, daß er keinen Getreuen und Vorsichtigern darzu gebrauchet, so gehet doch solche Schadenleitung nur in den Fall an, wann die Straffe also gering ist, daß sie gegen die Nachlässigkeit einiger massen proportioniret werden kan, wann sie aber so excessiv groß, daß sie gegen solche ganz keine Vergleichung hat, so kan diese Regul unmöglich statt haben, sondern es wird erfordert daß der Herr selber etwas versehen habe, so einer solchen Straff würdig wäre. Drittens so wäre es auch ganz unbillich daß umb eines eignenützigen oder unverständigen Schiffers wegen, alle eines Kauffmanns seine ihm anvertraute Güter solten verlohren gehen, der doch mit den Verbrechen nichts zu thun hat, sondern davon ganz frey ist, vid. Schwed. in Introd. ad Jus publ. p. special. c. 20. n. 7. Marquard d. l. n. 33. und andere mehr, so derlich Svevum ad Auth. Habita C. ne filius pro Patre. Über dem so führet auch ein Schiff mehr als eines Mannes seine Waaren, wann diese nun zugleich mit solten arretirt, und darüber an ihrer Reise gehindert werden solten, wo bliebe da Favor Commerciorum, oder die Freyheit auf Strömen zu schiffen, würden nicht auch dahero eigennützige Zöllner sonderlich Juden-Pächter Gelegenheit nehmen, wann in dergleichen Arrest-Sachen so strenge solte verfahren werden, manchen vorbey fahrenden Schiff, dergleichen Zoll-Chicanen zu machen, und

umb eines kleinen Delicti willen, die ganze Ladung sich, und denen die mit an der Confiscation participiren zuzueignen, daß aber das in Zoll verschwiegene Gut allein, biß zu Austrag der Sache in Arrest gehalten, oder so viel als der verschwiegene Zoll und die darauff gesetzte Straffe austrägt, von den Schiffer baar zu erlegen, oder auch daß er solches bey seiner Zurückreise thun sollte Caution gefordert werden könne, solches ist denen Rechten gemäß, sonderlich weil wann das letzere geschieht, der Schiffer an seiner Reise nicht gehindert wird, inmittelst kan er das ihm zu gestoßene Unglück oder Versehen, an seine Rheders oder Befrachters, mit oder ohne dero Wissen und Willen vielleicht die Verschweigung geschehen, schreiben, und wie die Sache am besten, bey seiner Zurückkunft (damit er ungehindert den Strom wieder repassiren möge,) abzuhandeln sey, mit ihnen überlegen, vid. hiervon ein mehrtes in unsern neu eröffneten Handels-Bericht, item beyh Marquardo de Jure Commer. Lib. 2. Cap. 4. S. 39. Sixtin. lib. 2. de Regal. cap. 6. n. 122. Christophæ vol. 1. Decis. Belgicar. 114.

Ausser diesen jetzt erzehlten Responsis, finden wir auch noch bey denen Rechts-Lehrern, folgende durch die hin und wieder schon ein geführte Gewohnheiten, in Zoll- und Rivier-Fahrt Sachen bewährte Grund-Sätze, und zum Theil auch darüber ergangene Rechts-Sprüche, nemlich daß ein Kaufmanns-Gut von welchem der Zoll verschwiegen worden, wann der Zöllner da er solches schon angehalten, doch hierauff den davon gebührenden Zoll angenommen, nicht mehr vor verfallen geachtet werde, sondern sampt denen andern frey passiren müsse, D.D. in l. fin. S. si quis professus ff. de Publican. Peregrin. de Jure Fisci lib. 6. tit. 5. n. 35. ingleichen daß bey zur Ungebühr angelegten oder gesteigerten Mauthen, die Verschweigung des Zolls auch keine Confiscation nach sich ziehe, Br. in l. Vectigalia in pr. n. 1. ff. de Publi. & Vectig. wo er sagt: Quod fraudans hujus modi Vectigalia neque coram DEO neque coram Homi-nibus peccet, quia ea sunt prohibita, & sic nulla. Cessante enim Causa cesset etiam Effectus, so auch ferner erwiesen würde, daß der Schiffer bloß allein nicht aber sein Befrachter an der Verschweigung Schuld habe, so passiren dieses seine Waaren, nach davon erlegten Zoll, ungehindert fort, der Schiffer aber wird vor seine Person an Geld gestrafft, wie abermahl Br. & Bald. in l. cum proponas C. de Naut foenor. n. 4. Matth. de Afflict. ad tit. quæ sint Regalia verb. Vectig. n. 71. solchs klar erhärten, andere hingegen worunter sonderlich Joh. Koppen quæst. 50. n. 23. und Raphael Cumann Cons. 5. n. 4. & 5. statuiren nach der leider anders hergebrachten Praxi das Gegentheil, den besten Ausschlag aber hiervon giebet Mevius art. 6. tit. 3. lib. 2. n. 31. & seqq. Stat. Lubec

Lubeo. wofelbst er ausführlich tractiret, An & Quando ob Nautæ vel Magistri Navis Culpam, Dominus vel Exercitor teneatur actione exercitoria, ferner so ist auch eine gemeine Meynung der Rechts-Lehrer, daß so freye mit unfreyen Waaren in einen Schiff oder auff einen Wagen vermischet seyn, jene mit diesen nicht zugleich können confisciret werden, allein auch hierinn obtiniret die leider eingeführte Praxis, über das, auff die Billigkeit gegründetes Recht, wann nach den 42. Articul Königs Francisci I. An. 1543. Caroli IX. An. 1569. und Henrici III. An. 1584. gegeben Edictis es heisset, la Robbe de P Ennemy confisque la Robbe de P Amy, des Feindes seine Waar machet auch des Freunds seine, wann solche darunter gefunden wird, confiscable, wiewohl solches schärfte Recht nach der Zeit in etwas moderiret worden, wie hiervon bey dem Marquardo. d. l. 2. Cap. 4. S. 36. ein nahmhafftes Präjud. zu sehen ist, wofelbst auch kan nachgelesen werden, wie weit unfreye Güter, ein unfrey Schiff, und unfreye Schiffe unfreye Güter machen, daß aber vorbegehende Güter, wegen Nicht-angebung in Zoll mögen confisciret werden, hierzu gehören dreyerley, nemlich 1. daß der vorbeystehende Schiffer oder Fuhrmann gewußt, daß er daselbst Zoll bezahlen müsse, und keine unfreye verbotene Güter durchführen dürffe, und also vorsehlich in Dolo gewesen sey, 2. daß ob ers gleich nicht gewußt, er doch der Orten mehrmahls passirt, und also kein Frembder sey, dannenhero sich wohl vorher was daselbst gebräuchlich ist, sich hätte erkundigen können, und Drittens, daß ein solcher Zoll rechtmäßig, und von demjenigen der Recht und Gewalt darzu hat, angeleget sey, das beste was man hierinn zu Land und Wasser handelnden Kaufleuten rathen kan, ist dieses, daß sie den Kayser geben was des Kayfers ist, ihre Angab-Zettel und Listen der geladenen Waaren allezeit auffrichtig, und von Hauß aus certificiret, auch von Zoll zu Zoll unterschrieben bey sich haben, so können sie über alle eigennützigige Zöllners lachen, und der Sorge überheben seyn, eines kleinen ersparten Zoll-Profits wegen in keinen Verlust eines weit größern Capitals zu verfallen, wann ihnen etwan die verschwiegene Waaren solten arrestiret, und leglich gar confisciret werden.

**Klag**, Libell eines Passagiers, deme etwas von seinen Waaren, (welche er einen Schiffer, auff dessen Schiff er gefahren, auffzuheben anvertrauet hatte, weggekommen, daß ihme solcher Schiffer vermög Tit. 9. libri 4. ff. Nautæ Cauponæ, Stabularii ut recepta restituant, wieder schaffen oder den Werth derselben ersetzen soll.

P. P. *Luer* . . . muß ich wieder meinen Willen klagend zu be- nehmen geben, daß als ich dieser Tagen von Regenspurg aus mit Schiffer N. N. nach Lins gefahren, und unter andern Waaren auch ein Päckel fein Nefel-Zuch in welchen 12. Stück gewesen, bey mir gehabt, solcher Päck in den ersten Nacht-Lager, da wir von Schiff ans Land gegangen, eröffnet, und 6. Stück davon (die ich über 120. Rthlr. rechne,) heraus genommen worden, wann aber klaren Rechts ist, daß ein Schiffer denjenigen Schaden/ der einen Kauffmann oder Passagier in seinen Schiff zugesüget wird, (wann zumahl den selben/ wie mir beym Ueersteigen geschehen/ daß meine hinterlassene Waaren alle Sicherh it geniessen solten, zugesaget worden,) zu ersetzen schuldig s. v. per l. 7. in Principio §. 1. & seqq. ff. Nautæ Cupones Stabularii §. item Exercitor Navis Instit. Tit. de obligat. quæ ex quasi Delicto nascuntur, und dieses daher, weil ein solcher Schiffer getreue und wachtsame Leute in seinen Diensten auff dem Schiff haben solte. Afflictus Decis. 82. Als gereicht an *Luer* . . . mein gehorsames Bitten, gedachten Schiffer dahin anzuhalten, daß er mir solche 120. Rthlr. in Fall er die 6. Stück Caton wo solche etwan hingekommen, nicht wieder ausfündig machen könnte, bezahlen möge. Getröstende mich geneigter Erhörung &c.

Welcher Gestalt aber ein Schiffer auff dergleichen angebrachte Klage einiger massen excipiren könnte, solches ist bey dem Menochio Conf. 118. n. 12. Lauterbach, de Naut. Thes. 36. und Carpzovio Part. 2. Const. 26. Defin. 19. zu sehen.

Auszug aus Herr Ahasv. Fritschii seinen Jure Fluviatico, und zwar ex Part. 2. Consil. V. in Causa Maynz, contra Hanau, das Marck-Schiff auff den Mann-Strom betreffend da Chur Maynz Krafft seiner Regalien die Schiffahrt und Geleitliche Obrigkeit auf beyden Seiten des Mayn-Stroms so wohl auf den Hanauischen als Mannhischen Lein-Pfad zu haben prætendiret, der Graf zu Hanau hingegen Titulo Investitura Feudi ac Regalium sich solches an den Ufer seiner Graffschafft allein zueignen will, sonderlich da die Commercium Juris Gentium & libera, auch in einen öffentlichen Fluß jeden zu schiffen frey seyn soll.

Diese des Herrn Grafen Rationes werden dadurch unterstützet, daß Secundum Jus Commune die Commercium Juris Gentium & libera seyn, l. ex hoc Jure ff. de J. & J. Rol. a Vall. Conf. 32. n. 61. Vol. 4. welches auch in des Heil. R. Reichs Abchied de An. 1555. S. setzen demnach ic. ausdrücklich also verordnet, daß keiner dem andern den freyen Zugang des Proviantes, Mahz



Nahrung und Gewerbs &c. abstricken noch auffhalten solte, über dem wäre auch fundir. en Rechts quod Usus Vix publicæ & fluminis publici Jure Gent. communis, ideoque nevtiquam prohibendus sit. Peregrin. Tract. de Jure Fisci l. 1. c. 1. n. 22. Drittens auch glaublich, daß Hanau seine Lehnbare Graf- und Herrschafften von Dero Kayserl. Majest. mit allen Regalibus recognoscire, und dazu consequenter auch die Wasser-Ströme, weil dies selbe ihren Fluß durch sein Land nehmen gehörten/ cum notissimi Juris sit, Flumina publica Regalibus accenser. Afflict. in c. 1. verb. Flum. in pr. quæ sint Regalia. Und endlich Viertens hätte dieses auch seine Richtigkeit, daß diejenige Flüße welche durch zweyer Herren ihre Territoria lauffen, biß auff die Helffte einen jeden Angrängenden gemein seyn müssen, Franc. Marc. Decis. Delphin. 332. n. 12. part. 2. Boer. Cons. 24. n. 15. &c. dann ob wohl alle schiffbare Flüße quo ad Dominium universale dem Kayser und dem Reich zugehöreten, so würden sie doch dem particular Dominio nach, denenjenigen Herren zu geeignet durch deren Land sie lieffen/ und zwar dieses so gleich als sie nur deren Territorium zu berühren anfiengen, Boer. Decis. 352. n. 4. Guid. Pap. decis 177. dahero auch demjenigen der selbiger Gegend die Ober-Herrschafft auff den Land hat, solche auch auff den anstießenden Wasser, oder der anstoßenden See zuerkant würde/ Capolla de Servit. Rust. præd. c. 26. n. 12. so daß er auch ein darauß begangenes Delictum bestraffen könnte, Boer. de Regal. c. 2. n. 145. diesen leht gedachten Hochgräß Rationibus aber setzte Chur-Maynz entgegen, daß er von Seiner Kayserl. Majestät und dem Reich, den Mayn-Strom als ein hohes Regale sampt der Selbdtlichen Malefiz und andern Oberherrschafftlichen Stücken mehr zu Lehn trage, aus welchen Investitur- Grund seine Churfl. Genaden zu behaupten gedächten quod ab eo qui Regalia in Territorio habet, Navigatio ex Julta Causa prohiberi possit, und daß das Interdictum, daß niemand auff einen freyen Fluß zu schiffen solte gehindert werden, nur die Privatos, daß nemlich diese niemand deßfalls beschwerlich seyn solten, keineswegs aber die Oberrn Landes-Herren welche die Regalia besäßen angienge, wie dann auch die Veneti in Mare Adriatico, dessen Herren sie aus langer Verjährung her geworden wären, einen andern die Schiff-Fahrt darauß niederlegen könten.

Weil aber/ (schreibet hier ferner der Autor dieses Consilii, welcher Thomas Merckelbach wie bey dem Klockio vol. 1. Cons. 5. zu ersehen, gewesen ist) die pro & Contra angeführte Fundamenta mehr das Petitorium als Possessorium berühren, als hat man sich ex parte Seiner Churfl. Genaden dahin um

meisten zu bearbeiten, ob die *Possessio vel quasi horum Regalium, & alios, (quantum vis flumen hoc publicum eorum Territorium alluat, vel contingat)* ab *Usu talium jurium arcendi &c.* dargethan werden könnte, bevorab da die *presumptio Libertatis* vor Hanau sich erzeiget, nicht weniger wäre auch disseits zu beschemigen, daß keiner in den Mayn Eißbrecher ohne *Consens u. Bewilligung* sencken möge, wiewohl diese *Probatio* zum Theil damit zu erstatten, wann man zu vörderst beybringen könnte, daß in *Specie* der Mayn-Ström in denen Churfürstl. Lehn-Briefen begriffen wäre, nam *investitus a Principe summo, de loco & Flumine, censetur loco summi Principis, & ejus licentia requiritur, si alius velit in Flumine fabricare.* Riminald. Cons. 197. n. 20. woselbst auch mit angeführet wird *Flumen publicum concessum alicui ab Imperatore censeri privatum & non posse quem in Flumine publico ædificare, vel quid inter mittere nisi Autoritate Principis.*

Da auch von Hanau in dem am 26. Aug. An. 1607. an Ihro Churf. Gnaden ausgefertigten Schreiben vorgegeben wird, diese Sache wäre nicht nun erst, sondern vor funfzig Jahren schon gestritten worden, hierauff hätte man sich mit Fleiß zu erkundigen, was es eigentlich damit vor eine Bewandniß habe, auch wäre das Protocell, so vermuthlich bey Aufrichtung des Steinheimischen Vertrags An. 1598. gehalten worden, nachzusehen. Einmahl weil sich Hanau damahls des Marck-Schiffes begeben, als wird man demselben vermuthlich auch seinen hierunter gehaltenen Unfug dabey, zu Gemuth geführet haben, wären nun solcher massen Ihro Churf. Gnaden mit dem Possessorio aufzukommen gefast, so hätte man sich mit obigen Gegen-Einwürffen nicht lange auffzuhalten, sondern dieselbe zu des Petitorii Ausführung zu verweisen, und selbige allein in Eventum auff nachfolgenden Schlag fürzlich abzuleinen.

Daß erstlich Ihro Churfürstl. Gnaden die *Commercia* gar nicht zu hemmen, sondern vielmehr zu befördern gewillet wären, zu dem Ende sie sich anerböten, zu Steinheim ein Marck-Schiff anzustellen, allein daß Ihro Churf. Gnaden sub *Prætextu libertatis Commerciorum* ihre habende hohe Churf. Regalia und *Jurisdiction* auff den Mayn-Ström solten schwächen, und Hanau dergestalt zu Abbruch derselben eine *Jurisdiction* erschleichen lassen, das würde Ihro Churf. Gnaden bey *Dero Kayf. Majestät* und *Dero Hochlöbl. E. G. Stifft* unberantwortlich seyn, man habe auch ex parte Hanau auf den zweyen Schein-Grund sich mit Bestand nicht zu stügen, zumahl da Ihro Churf. Gnaden die Schiff-Fahrten nicht *præcise* und *indirecte*, sondern mit der *Condition* verboten, da Hanau oder dessen Unterthanen in des Grafen Nahmen der Schiff-

Schiff-Fahrt und dabey des Geleitens / und andern nach greiflichen Eintrags auff den Chur-Männischen regalischen Mayn-Strom sich unterziehen, und Ihro Churs. Gnaden vor dero Obrigkeit und Geleits-Herrn nicht erkennen noch andere Schuldigkeit leisten würden, so lang nun dasselbe geschicht und Hanau durch seine vermeynte Schiff-Fahrten eine sonderbare Superiorität und Regale zu erzwacken sich anmaisset, hätten, Ihro Churfürstliche Gnaden zu Handhabung Dero Possession vel quasi denselben abzureiben gut Fug und Ursach.

Vornemlich da auch noch andere Ursachen seyn, warum der Herr eines Territorii solche Schiff-Fahrten verbieten kan, dergleichen Afflictis in cap. 1. verb. Via publ. zwey erzehlet, als waan erslich einem Landes-Herrn daran gelegen, daß dergleichen Geheimnisse nicht denen Ausländern kund werden, oder daß nicht etwan bey allzu ungemessener Schiffahrt frembde Kriegs-Völcker möchten ins Land gebracht werden, welchen auch Sardus in seinen 321. Conf. n. 42. beypflichtet, worauff der Consulent von noch mehrern bey dergleichen Schiffahrten vorkommenden Regalien, und sonderlich von den Jure Anchoragii redet, und endlich wegen des dritten Hanauischen Fundamenti beypfüget / daß solches durch die güldne Bull selbst wiederleget würde, in verb. tit. 13. Daß andere Personen, weß Wesens und Würdigkeit sie auch seyn, denen Freyheiten, Recht, Ehr oder Herrschafften der Churfürsten des H. R. Reichs in keinerley Weise Schaden thun sollten, addita clausula cassante & irritante, auff das Vierdie Fundament schreibt er findet in Dubio statt, daß weil Ihro Churfürstl. Gnaden mit dem Regale des Mayn-Stroms ab utraque Ripa belehnt, auch so wohl auf den Hanauischen als Maynischen Leinpfad die Jurisdiction und Geleits-Berechtfamkeit bißhero allein exerciret, so könnte Hanau aus dieser Tradition keinen Vortheil schöpfen.

Nachdem aber selbiges ein Mandatum auff die Pfändung wegen des verwüsteten und versenckten Marck-Schiffs, so nicht pro Re nocenti & litigiosa, sondern vielmehr innocenti & Tertia, weil es in pignorati vel ejusdem subditi Bonis gewesen, anzusehen ist, immitteltst ausgebracht / und diese Exceptiones, uti longè altioris Indaginis & petitorii Judicii, in den hochbegünstigten Puncto Partitionis wenig fürträglich seyn, als siehet zu besorgen, daß Dn. Judex zur Partition Urtheil schreiten möchte, hierumb und damit Ew. Churs. Gnaden nicht den Partibus Actoris in puncto Causalium mit beladen, wird man omnibus modis dahin trachten müssen, daß in der von Ihro  
Churs.

Churf. Gnaden contra Hanau auff die Pfändung erworbenen Mandat-Cach, (einen Bambergischen Schiffmann in Churfürstl. Mayntzischen Gleit pfändlich abgenommener zwey Reichsthl. und einen halben Gulden betreffend,) vor allen Dingen die Parition Urtheil heraus gepresset, und Hanau ad Productionem Causalium sub Comminatione perpetui silentii angestrenget werden möchte, auff welchen Fall wann ja E. Churf. Gnaden die Parition auffladen werden solte, diese Mandat-Sache in Puncto Citationis dahin gezogen werden könnte.

Kurzer Extract aus einer alten Schiff- und Fischer-Ordnung, welche vor Alters der Fuhr- und Fischerey halber auff den Rh in Strom unter denen Benachbarten gemacht worden.

Keine Fischer sollen an ihren bestimmten Ort vor den Ave Maria dörsen anrügen oder aufahren. Mit der Sonnen Auffgang sollen sie an und mit ihren Niedergang wieder abfahren, des Sonntags und die hohen Feste sollen sie gar gehalten seyn zu Hauß zu bleiben. Zur Alekung der Fische sollen keine Mohn-Saamen-Kuchen gebraucht werden. Lieben ist auch mit verglichen, an welchen Ort der Rhein offen oder gesperrt seyn solte, auch wie die Benachbarte schuldig seyn solten, den Rhein zu seggen. An den Ort da der Necker in den Rhein gehet, sollen ihn die Unterländische Fischer versperret lassen, und kein Weidwerck dajelbst treiben, damit ein Wasser von den andern gespeiset werde, und eine ganze Landschaft des zu genießen habe.

Folgen noch zum Beschluß etliche merckwürdige Puncta, aus Herzogs Augusti Postulirten Administratoris, des damahligen Primats und Erz-Stifts Maadeburgs erneurten Elb-Teich-Ordnung genommen, es erstrecken sich über nach solcher

Die Elb-Teiche, von denen Hohenwartischen Bergen an bis an Habel-Berg, und zwar seynd solche in folgende drey Haupt-Orter abgetheilet, als erslich

Von denen Hohenwartischen Bergen an bis an die Parchauischen Berge, in welchen District 3260 $\frac{1}{2}$  Ruthen zu bedämmen seyn. Der andere Haupt-Theil der sich hinter Pleburg von güldenem Berg anhebt, gehet bis Werben, inclusivè hat 1717 $\frac{1}{2}$  Ruthen. Der dritte Haupt-Theil hebt sich an von denen Jerichauischen Sand-Teichen, und oebet bis gen Havelberg, thut 7446. Ruthen, Summa in allen dreyen Theilen 12424. Ruthen, jede Ruthe zu 16. Schuh, oder Acht Magdeburger Eln gerechnet.

Hierauff wird Articulo 2. obbemeldter Teich-Ordnung von den Teich-

Haupt-

Hauptmann, und denen drey Teich-Schulzen, und deren Amt Art. 3. von den End des Teich-Schulzens (und daß er sonderlich die Schleußen zu rechter Zeit wann die Wasser sich ergiessen, zu und auffmachen, ingleichen den Land-Graben von Schönfeld an bis an die Schönhauffische Markt in der Weite wie gebräuchlich räumen lassen soll, damit das Wasser seinen rechten Abschloß haben möge,) Art. 4. von denen Inspectoribus der Teiche, ihren Amt und Macht, und von den Jährlicher Teich-Schauen. wann und wie dieselbe gehalten werden sollen, Art. 5. von Unterhaltung und Erbauung der Teiche, auch eilender Noth-Hülffe in grossen Wasser-Steigerungen, Bestrafung der Läßigen, Ungehorsamen und Verbrecher gehandelt, und sonderlich in diesen letztern Articul verordnet, woher die Erde zu denen Teichen oder Dämmen zu nehmen, wie sie soll gegraben, und die Teiche damit gemacht, kein Rohr oder Bund-Holz, Stämme, oder faul Holz in die Teiche, umb solche damit zu erhöhen, sondern lauter gute Erde genommen, vor jeden Teich Saal-Weiden, und unten am Teich Saal-Weiden gesteket werden, damit das Eis nicht an die Teiche lauffen und die Wasser-Bulgen die Dämme nicht einwaschen mögen, auff denen Teichen oder Dämmen, soll ferner mit den Vieh nicht getrieben oder gebüttet werden, bey anwachsenden Wasser sollen so gleich all: Unterthanen und Beampten, sonderlich die nächst angefehene Ackerleute mit Pferden und Wagen, die Rothsaßen mit Schüppen und Spaten auffgebotten werden, umb allenthalben unter des Teich-Hauptmanns und der Teich-Schulzen Anführung auff der Hut zu seyn, damit die Elbe nicht durchbrechen und das Land beschädigen möge, zu welcher Vorsorg auch die Junkern jedes Orts ihre Leute zuschicken sollen gehalten seyn, ingleichen auch die Pfarrherren welche Ackerbau und Pferde haben, die etwas weit von Teich entfernte Unterthanen sollen den Tag vorher und den Tag hernach, da sie bey der Teich Arbeit seyn müssen, mit denen Hof-Tagen verschonet bleiben, welcher Unterthan erheblicher Ebhafften halber nicht selbst kommen kan, soll doch einen starcken Mann oder Diinstboten an seine Stelle zu senden schuldig seyn, eine jede Dorfschafft soll auff den Nothfall eine Mandel Bretter und ein halb Schock Eichen Pfähle in Bereitschafft haben, und solche denen Teich-Schulzen zur Berechnung in Verwahrung lassen, geschehe solches nicht, und es ereignete sich ein Durchbruch, so solten die Schulzen befugt seyn solche Materialia wegzunehmen, wo sie solche am besten finden wurden, und solte der, welcher sich ihnen wiedersetzet mit 20. Rthl. bestraffet werden, wann einer sein Gut, dabey schadhaffte Teiche seyn, verkauffen wolte, soll der Käufer so viel an Kauff-Geld also

fort abziehen und einbehalten, als zur Retfection solt er schadhafften Zeigere vor  
 nöthen, worauff er aber so gleich solche zu bauen und zu bessern schuldig seyn soll,  
 ingleichen wann Hülffe und Immissiones in ein Gut geschehen, sollen die Im-  
 mittirte schulttg seyn, vor allen Dingen von ihrer erst n Einnahmen die schada-  
 hafften Zeiche so zu dem Gut gehören, zu repariren, niemand solte bey der  
 Zeich-Arbeit fluchen, oder Gotteslästerliche und ärgerliche Reden führen, bey-  
 nahmhaffter Straff, auch sollen Zanck und Streit-Händel mit 2. Rthl. Dies  
 berey mit Gefängniß, Staupen-schlag oder gar den Strang, das Zeich-Durch-  
 stechen und beschädigen aber dergestalt gestraffet werden/ daß dem Thäter ein  
 Pfahl durchs Herze geschlagen, und er an den Zeich angepfählet werde/ von  
 einer jeden Ruthe tadelhafftig befundener Zeiche sollen 10. Schilling Straffe  
 bey jeder Besichtigung erleyet werden, diese Besichtigungen sollen des Jahres  
 drey mahl/ als 1. Montags nach Walpurgis, 2. Montags nach Jacobi, und 3.  
 Montags nach Galli von denen hierzu verordneten Ober-Commissarien ver-  
 richtet werden, und solche das ganze Land wo nur Zeiche anzutreffen seyn, durch-  
 gehen, wobey dann in allen obbemeldten dreyen Zeich-Ländern einem jeden Amt  
 und Dorff wie vi l Ruth n-Zeichs solches zu unterhalten, und dafur zu ant-  
 worten habe, ausgemessen und angewiesen worden, so geschehen Halle den 11.  
 Junii, Anno. 1655.

## Cap. VIII.

Entwurf einer auff Flüssen und Strömen, sonderlich  
 auff der Donau, Elb, Rhein, Oder, und andern grossen Flüssen zu  
 gebrauchenden Schiffs-Ordnung und Fluß-Recht, welches hernach  
 kichelich eines jeden Orts Obrigkeit, oder ein dafelbst établiertes Com-  
 mercien-Collegium oder Strom-Gericht vermehren, und  
 nach ihres Orts Beschaffenheit und Erfordern  
 einrichten könte.

**S**ie machen in solchen nach der Methode anderer Schiffs-Ordnun-  
 gen, den Anfang  
 I. Von dem Amte des Schiffers  
 darinnen bestehend

Art. 1. Ein jeglicher Schiffer, der von dieser Stadt aus, vor Schiffer auff  
 unsern Rauffleut und Bürger Schiffen sich gebrauchen lassen will, soll eheli-  
 chen

den Herkommens, Nahmens und guten Leumunds, auch d. eser Stadt Bürger, oder doch ein in deren Territorio und Reichbild angehörender Einwohner seyn, vorher auch diesen N. Strom etliche mahl als Steuermann, befahren, und was so wohl der Faber, als Schiffs- und Handels-Gewohnheit halber ihm zu wissen nöthig ist, wohl erlernt haben, also daß er in den vor seinen Annehmen vorhergehenden Examine, welches vor den Commerciën-Collegio oder Strom-Gericht in Gegenwart der Schiffer-Ältesten geschehen soll, deßfalls genüßlich bestehen könne, wobey auch fertiges Lesen und Schreiben, wie auch was zur Schiff-Rechnung gehöret, von ihm erfordert wird.

Art. 2. Wann er hierauff vor Schiffer angenommen zu werden gedenket, soll er Erstlich in hiesige Schiffer-Zanung eingeschrieben, und so dann bey jeder Betretung eines neuen Dienstes, oder Veränderung seines vorigen Schiff-Rheders ein Attestatum seines Wohlverhaltens aufzuweisen haben, wiewoligen Falls von keinem neuen Herrn angenommen, vielweniger seinem vorigen Principali unziemlicher Weise, und ohne erhebliche Ursachen abspänstig gemacht werden, bey 20. Rtbl. Straff/ so jeder von beyden neuen Contractanten erlegen, und welche halb des Stroms-Gerichts- oder Commerciën-Collegii Cassa, und halb dem Schiffer-Hospital verfallen seyn sollen.

Art. 3. Wäre es daß ein solcher anzunehmender Schiffer selbst so vermögend wäre, daß er Part in einem Schiff nehmen, oder vor sich selbst eines erbauen, und Mit-Rheders darzu suchen könnte, so braucht es ohnedem keines weitern Umstandes, und können seine Mit-Rheders so viel eher präsumiren, daß weil er auch Theil an dem Schiff mit habe, er demselben desto besser vorstehen werde.

Art. 4. Nuffter diesen soll der mit einem anzunehmenden Schiffer zu machende Contract vor einen geschwornen Handels-Notario und zweyen glaubwürdigen Gezeugen aus der Schiffer-Zanung auffgerichtet, und auff einem weißel-Papier geschrieben, darinn aber alle Puncta auffgezeichnet werden, welche beyde Contractantes gegen einander auff's kräftigste verbinden, sonderslich aber den neuen Schiffer seiner Pflicht und obliegenden Schuldigkeit erinnern können.

Art. 5. Wann dieses also geschehen, und von beyden Seiten unterschrieben, der Contract in Duplo ausgefertiget, und jedem Theil ein Exemplar davon zugestellet worden, so nimmt sich ein solcher Schiffer gleich des ihm anvertrauten Schiffs an, daß er nehmlich (wann sein Principal ihm hierzu Erlaubniß giebt, und es auff ihn ankommen läßt) solches mit einem tüchtigen

Steurmann und so viel Schiffs-Volk (die ebenfalls hiesiger Stadt Einwohner seyn sollen,) als nöthig ist verseehe, folglich vor das Schiff und Schiffs-Geräthschaftt, daß alles zu der vorhabenden Reise in guten Stand sey, Sorge trage, die einzunehmende Ladung wohl rangiret, Stück vor Stück beschrieben, und auch das Schiff mit nicht mehrer Last als es tragen kan, beschweret werde, weil er sonst wann seinen Rhedern und Befrachtern dadurch Schaden geschehen solte, solchen mit allen seinen Vermögen, so weit solches zulänglich ist, zu büßen, und ob auch gleich kein Schaden erfolgte, doch von jeder Last Überladung ein gewisses dem Schiffer-Armen-Haus zu geben schuldig seyn soll.

Art. 6. Auff der Reise soll ein Schiffer des Nachts niemahl von seinem Schiff bleiben, es sey dann daß ihn die höchste Noth darzu zwänge, und daß er sich auff seinen Steurmann so verlassen könnte, daß solcher eben so gut als wann er der Schiffer selber zugegen wäre, alles beobachten würde.

Art. 7. Damit auch der Schiffer seines Amts besser abwarten möge, soll er sich, wann er selbst keinen Part in dem Schiff hat, mit Kauffmannschaftt nicht bemengen, auffer was ihn als Schiffer zur Führung (die hernach soll bestimmet werden,) zugelassen wird, thut er darüber, so soll er solches mit 10. Rthl. an das Schiffer-Hospital verbüßen.

Art. 8. Unter dem Schiffs-Volk soll er gute Zucht und Ordnung halten, alles ärgerliche Leben, an Sauffen und Schwelgen, Fluchen, Zanken, schandbaren Worten und Wercken, abschaffen, jedem was ihme an Lohn und Kost verdungener massen nach gebühret, reichen, und so deßfalls was sonderliches zwischen ihme und seinen Schiffs-Volk passirte, solches zur Entscheidung seinen Rhedern alsofort hinterbringen.

Art. 9. Vor alle in den Schiff geladene auch dem Schiffer besonders von jemand mitgegebne Güter und Pretiosa, wann dieses letztere auch gleich Geld oder Edelgesteine wären, die man leicht verbergen kan, und keinen Raum wegnehmen, soll doch der Schiffer seinen Rhedern die davor eingenommene Fracht berechnen, es wäre dann daß ihme solche, in dergleichen Kleinigkeiten vor sich zu behalten, wäre nachgelassen worden.

Art. 10. Da auch ein Schiffer einen gewissen Antheil oder Part mit in den Schiff hätte, soll er solchen doch denen Rhedern zum Verdruß und Widerwillen an keinen Frembden ohne ihre Einwilligung zu verkauffen befugt seyn, sondern sie selbst wann er solchen verkauffen wolte, sollen was der Zeit nach

billich



billich seyn, oder nach guter Männer Ausspruch solcher Part geschäget werden wird, ihme dafür bezahlen.

Art. 11. Würde ein Schiffer ohne Noth an einen Ort anlanden, und daselbst Schiff-Lager halten, so soll er den Schaden, der denen Rhedern und Befrachtern daraus zuwächst, aus seinen Beutel bezahlen.

Art. 12. So er sich auch etwan so sehr vergehen sollte, daß er Schiff und Ladung Diebischer Weise zu veräußern angreifen, oder doch betrüglich dabey handeln würde, so soll er nach Beschaffenheit seines Verbrechens an Leib und Leben gestraffet, oder doch hinführo auf unsrer Stadt Schiffen zu fahren nicht mehr gelitten werden.

Art. 13. Da auch ein Schiffer in Sturm oder bey gefährlichen Passagen, nicht genugsame Hülffe an Volck und andern Mitteln sich anschaffte, dadurch er sein Schiff wohl behalten, fort und durchbringen könnte, so soll er wann darüber sich Schaden ereignen würde, solchen aus seinen Mitteln zu vergüten schuldig seyn.

Art. 14. Welcher Schiffer Korn oder andere leicht verderbliche Waare einnimmt, der soll unterwegs fleißig darnach sehen, daß kein Schaden darzu komme, vor welche Sorgfalt ihme und seinen Schiff-Volck (wann etwan solches mit Umbsteckung des Getrayds oder Umlegen der verderblichen Waaren eine besondere Arbeit haben müste,) bey der Ausladung eine gewisse Discretion soll bestimmt werden.

Anmerkung über dieses Capitel, auf etlichen Strömen sonderlich auf der Ober-Elb wird gemeiniglich unter den Nahmen Schiffer der Kauffmann dem das Schiff zugehöret, und der mehrentheils zugleich Befrachter mit ist, auch die Hin- und Her-Reise persöhnlich mit verrichtet, verstanden, seine zur Regierung des Schiffes bestellte Leute seynd alsdann nur der Steuermann, der über das Regieren des Schiffes allein zu befehlen hat, nach ihm kommet der so genannte Rudel-Knecht, der das Ruder dirigiret, hierauff der Platen-Knecht, der mit des Schiffes Anhang nachkommen, und solches Gefäß gleich wie der Rudel-Knecht das grosse thut, verwalten muß, ferner der König, der über das gemeine Schiffsvolck gesetzt ist, ihuen unterwegs Bier zu verschaffen, und täglich ihr Deputat zu geben, in der Herauff-Reise aber muß er wann sie keinen Wind haben, und ziehen müssen, vorn zuerst an der Leine gehen, und denen andern den Weg weisen, sie haben auch unter sich einen so genannten Lehr-Knecht, item eines

Leinen-Wächter, Herrn-Knecht und andere Officia mehr, davon in des folgenden Capitels Anmerkungen wird gehandelt werden.

Cap. II. Von dem Schiff-Volck.

Art. 1. Es soll niemand auff hiesiger Stadt Schiffen zu dienen angenommen werden, er sey dann hiesiger Stadt oder dessen Gebiet Einwohner und Haus-Besitzer, auch daß er einen Passport oder richtigen Abschied und Bezeugniß von seinen vorigen Schiffern oder Rhedern seines Wohlverhaltens halber, und daß er mit ihren guten Willen von ihnen gekommen auffzuweisen habe, wer von unsern Schiffern hierwieder thut, oder jemand sein Schiff-Volck abspänstig machet, der soll vor jeden Mann 10. Rthlr. an das Schiffer-Hospital zu erlegen schuldig seyn.

Art. 2. Hingegen behält sich hiesiges Strom-Gericht, (oder Commerci- en-Collegium, oder in Ermangelung dieser, die Schiffer-Znnung) vor, wann ein Schiffer, Steuermann oder Schiff-Knecht nicht mehr in eines andern seinen Diensten stehen, oder da er solche angenommen, selbige nicht antreten wolte, und dessen redliche und erhebliche Ursachen hätte, darüber zu erkennen und was auf beyden Seiten recht und billich seyn wird, auszusprechen, obgemeldte Passporten und Abschiede sollen auch bey der Schiffer-Zarung gedruckt zu bekommen seyn, und vor das Stück nicht mehr als 1. Groschen bezahlet werden.

Art. 3. Welcher Schiff-Knecht in neue Dienste tritt, der soll dem Schiffer mit einem Handschlag in Gegenwart seiner Rheders, oder auch in der Schiffer-Altessen ihrer Versammlung, an Eydess Statt angeloben, demselben in allen Stücken getreu auffwärtsam und gehorsam zu seyn, des Schiffes und seiner Ladung, oder der Rheder und Befrachter Bestes nach Möglichkeit in allen Stücken zu beobachten, in wärender Hin- und Her-Reise nicht aus den Schiff oder des Schiffers Diensten, ausser mit seinen Vorwissen und guten Willen zu gehen, sich Christlich, erbar und gebührend zu verhalten, alle Sauff- und Schwelgereyen, Streit- und Meuterey-Händel, auch ärgertliches Leben zu vermeiden, die ihm zukommende Arbeit und Schiff-Wachen treulich zu verrichten, des Schiffers Kost nicht zu verachten, wann das Schiff vor Ancker oder in Haven, in oder mit voller Ladung lieat, von denselbigen ohne Erlaubniß des Schiffers nicht ans Land zu gehen, in Sturm und Ungewitter seinen möglichsten Fleiß zur Erhaltung des Schiffes anzuwenden, oder da solches ja aus unvermeidlichen Zufall stranden oder sinken würde, die eingeladene Güter so viel als möglich, retten zu helf.

helfen, und sich in *Summa* also auffzuführen, wie es einen ehrlichen Steuer- und Botsmann, oder Schiff-Knecht eignet und gebühret.

Art. 4. Thäte er diesen seinem Angeloben zuwieder/ so soll er nach Ermäßigung hiesiges Strom-Gerichts &c. an Geld, oder da er solches nicht hätte an seinen Leib/ auch nach der Größe des Verbrechens an Ehr und Leben bestrafet werden.

Art. 5. Keiner soll sich vor einen Steuermann oder Schiff-Knecht verdingen, der nicht genugsam dafür ein Genügen thun könne, bey Straffe (nach Ermäßigung der Umstände seiner Person) ein gewisses davon an das Hospital zu erlegen.

Art. 6. Wann ein Schiffer sein Volck auf einen gewissen Ort gemiethet, und es käme ihme Gelegenheit oder auch Ordre von seinen Rhedern oder Befrachtern zu, daß er bessern Profits oder anderer Ursachen halber sich weiter an einen andern Ort begeben solte, so soll das Schiff-Volck ihn dahin zu folgen schuldig seyn, jedoch daß ihnen dafür nach Erkänntniß der Schiffer Aeltesten ihre Belohnung gemacht werde, wolte sich jemand diesen widersehen/ so soll er als ein Meutmacher gestraffet werden.

Art. 7. Wann ein Schiffer sein Volck das ganze Winter-Lager durch gehalten, soll ihn solches wann hernach die Fahrt wieder angehet, an dem Lohn nicht steigern/ bey Straff wie solches die Schiffer-Znning erkennen wird.

Art. 8. Würde ein Schiffer ausserhalb unsern Territorio von frembden Potentaten oder anderer Obrigkeit angehalten, oder er müste auff Fracht warten, oder aus Ordre seiner Rheder und Befrachter still liegen, so soll er deswegen dem Schiff-Volck kein besonder Liege-Geld zugeben weder schuldig noch bemächtigt seyn, sondern es soll ein solches erst nach vollbrachter Reise auff Ermessen der Rheder, oder so diese es denen Schiffer-Aeltesten übergeben, nach deroselben Gutachten ausgemachet, und was das Schiff-Volck Liege-Geld haben soll, determiniret werden, es wäre dann daß vorher schon ein solches Liege-Geld wie viel dessen täglich vor außerordentliches Liegen seyn soll/ ausgemachet wäre, solte hernach ein Botsmann mit solchen nicht zu frieden seyn, und deswegen das Schiff verlassen, so soll er wann er wieder zurück kommt, als ein Meutmacher davor gestraffet werden.

Art. 9. Wäre es auch daß ein solcher Schiff-Knecht auf halber Reise von den Schiffer Urlaub nehmen wolte, so soll er schuldig seyn, allen den Lohn den er vorher schon gezogen, wieder heraus zu geben/thäte er solches nicht und entflöhe heimlich von dem Schiffe, so soll ihme wann er hernach ertappet würde, ein Anker auff den Backen gebrannt werden.

Art. 10 Dajemand von den Schiff-Volck dem Schiffer in wehrender Reise Gewalt anthun, oder auch Rath und That darzu geben würde, der soll wo man seiner hernach habhafft werden kan, gebührend davor auch wohl nach Ermäßigung des Aufstands und Gewalt an Leib und Leben gestraffet werden. Ein glerches soll auch geschehen wann sie den Schiffer zwingen wolten, wieder seine Ordre und Willen dahin zu fahren oder Schiff-Lager zu halten, wo er nicht hin destuniret wäre.

Anmerkungen über dieses 2. Capitel.

Auff denen Ober-Sächsischen Schiffen hat der Steuermann das ganze Commando über das sämptliche Schiff-Volck, sein Ampt ist vornehmlich daß er in der Hinunter-Fahrt nach Hamburg in einen Kahn nebenst einen Schiff-Knecht und den so genannten Kahn-Jungen voran fahre, umb die Fahrt zu recognosciren, ob er Tiefen oder Untiefen, Steine und Felsen unter den Wassser antrefte, da er dann nach Befinden gewisse Mähler oder Pfähle die sie Stroh und Bloß-Mahl nennen einschläget, wo ein Stroh-Mahl stehet da muß der Rudel-Knecht selbiges zur rechten Hand stehen lassen, das Bloß-Mahl aber woran kein Stroh gebunden bleibet et linker Hand bestehen, so bald hernach ein Schiff solche Mähler vorbehey, so ziehet ein darzu gesetzter Schiff-Knecht den sie den Mahl-Heber nennen, solche wieder aus, und liefert sie des Abends dem Steuermann.

Der Rudel-Knecht stehet sowohl in der Hinunter- als Herauff-Fahrt an den so genannten Gatter oder Lenck-Steuer, und hat außser diesen sonst wenig Arbeit. Der Lehr-Knecht wird derjenige genennet, der etwan der jüngste unter dem Schiff-Volck oder der noch nicht in Hamburg gewesen ist, er muß auff dem Schiffe seine Arbeit eben wie ein anderer auch verrichten, und dabey auch dem Schiff-Volck dergestalt zu Diensten seyn, daß wo sie ans Land legen, er ihnen Feuer anmachen, und was etwan ferner zu ihrer Handreichung dienen könnte, verrichten muß.

Der Leinen-Wächter gehet in Trödeln oder Ziehen eines Schiffes weit hinter den übrigen Schiff-Volck, und muß Acht geben, daß nicht irgends wo die Leine behangen bleibe. Der Herren-Knecht wird derjenige genannt, der dem Schiffes-Herrn, Schiffes-Patron, oder dem Schiffer, (wie wir ihn in den vorigen Anmerkungen genennet,) deme das Schiff und Ladung eigenthümlich zugehöret, an die Hand gehet, auf denen Zöllen herum laufet, und alles daseibst richtig machet, es wird an ihm einige Activität und Geschicklichkeit erfordert, und bekommt er auch dafür etwas mehr Lohn als ein gemein

gemeiner Schiff-Knecht. Deren ihr Lohn vor die ganze Reise von Dresden aus bis Hamburg hinunter, und wieder herauff, 12. bis 14. Rthlr. und etwan ein paar Tonnen freye Führung oder Auflage ist, die etwan 5. bis 6. Rthl. betragen möchte, wofür sie die ganze Reise thun, und sich unterwegs selbst verkosten müssen, ausser daß sie frey Schiffs-Bier, und zwar in der Hinunter-Reise dünnes, in der Herauff-Reise aber da sie schwere Arbeit mit Ziehen des Schiffes haben, gutes Bier bekommen, der Rudel-Knecht hat etwan noch halb so viel Lohn mehr, und der Steuermann doppelt so viel als ein gemeiner Schiff-Knecht, nemlich 28. Rthl. und dabey sechs Tonnen Auflage, der Rudel-Knecht aber nur 4. Da wir auch in obiger Ordnung wie es mit der Legitimation und den Annehmen des Schiff-Volcks gehalten werden solte, Meldung gethan, so wird solches bey besagter Elb-Fahrt gar nicht observiret, sondern der Schiffs-Herr nimmt selbst sein Schiff-Volk an, fragt nicht weß Stands oder Ehren sie sind, auch nach keinen Zeugniß noch Abschied, wann sie ihm nur gute Dienste leisten, und ihre Arbeit wohl verrichten können, es seynd solche Leute auch gemeiniglich Dorff-Leute, die gegen die Fahrt-Zeit von Dorff herein kommen, und sich auf die Schiffe, wo sie am besten ankommen können, vermiethen, daß es also mit ihnen keine sonderbaren Umstände, wie etwan anderwegen, da ordentliche Schiffer-Gesellschaften, Fraternitäten oder Bruderschafften auffgerichtet seyn, bedarff.

Cap. III. Von Ausrüstung und Ladung der Schiffe.

Art. 1. Wann ein Schiffer der vor seiner Rheder-Rechnung fährt, nunmehr sein Schiff zur Reise fertig machen, und hierzu Ladung und Victualien einnehmen muß, so soll er diese letztere, wann der Auffgang denen Rhedern muß berechnet werden, mit der Rheder-Vorwissen, und in genauesten Preiß als er solche bekommen kan, einkauffen, hernach daß jeder von den Schiff-Volk was ihme zukommt, täglich gebührend bekomme, Sorge tragen, die Victualien so er unterwegs kauffen und anschaffen muß, soll er ebenfalls genau bedingen, und bey der wieder-Zuhaußkunft von allen richtige Rechnung abstaten, es wäre dann, daß er überhaupt das Schiff-Volk zu alimentiren bedungen, oder daß jeder (weil hierzu unterwegs die Gelegenheit nicht ermangelt,) sich selbst verkosten müste.

Art. 2. So bald ein Schiffer seine volle Ladung hat, soll er keinen Tag mehr säumen, abzureisen, sonderlich wann Wind und Wasser fuget, und auf den Zoll und Accis alles richtig gemachet ist, wie ihme dann auch unter-

wegs kein unnöthiges still liegen, (daß er nicht davon Red und Antwort solte geben müssen,) gestattet wird, zu welchem Ende Er auch sein Schiff-Volk immer beysamm und in Bereitschaft haben soll, bey Poen von 20. Reichsrl.

Art. 3. Welcher Schiffer oder auch seine Rheders Fracht annehmen, es sey auff, oder unterwris des Stroms, die sollen der getroffenen Vereinigung unverzüglich nachkommen, oder dem Befrachter allen ihm aus der Nichthaltung des Accords und Versäumniß der Zeit entstehenden Schaden gut thun, hingegen soll auch der Kauffmann oder Betrachter was er zu Schiffen verheissen, oder auf die Rolle gesetzt, in bestimmter Zeit zu Schiff bringen, oder eine andere Fracht und Güter damit der Schiffer und die Rheder zufrieden seyn, an die Stelle verschaffen, thäte er deren keines/ und daß der Schiffer gang oder zum Theil ledig fahren müste, so soll ihre der Befrachter die ganze Fracht nichts desto weniger zu bezahlen schuldig seyn.

Art. 4. Wann einer oder mehr von denen Schiffs-Rhedern in die Aus-Rhedung nicht bewilligen wolten/ so sollen diejenige welche das wenigste Theil an den Schiff haben, denen, welchen das meiste Theil davon zugehört, folgen, und in Fall sie sich dessen weigern würden/ so soll doch die Reise vor sich gehen, und der Schiffer Macht haben/ der Weigerenden oder Dissidenten ihren schuldigen Theil Aus-Rhedungs-Kosten auf Bodmerey auf ihre in den Schiff habende Parten zu nehmen, und solches Geld hernach bey seiner Zurückkunft von dem was sie, solcher ihren Parten wegen zu empfangen haben möchten, ohne der andern Rheder Schaden bezahlen.

#### Anmerkungen.

Auff denen Ober-Sächsischen Elb-Fahrern wird es mit der Ladung der Schiffe also gehalten, man richtet sich nehmlich nach den Wasser, ob solches hoch oder niedrig sey, viel oder wenig tragen könne/ da dann das Ermessen an denen Schiffen nach gewissen Spannungen geschiehet, als z. E. wann das Schiff sechs starke Manns-Spannen tieff in Wasser beladen gehen kan, ohne daß es die hin und wieder sonst bey seichten Wasser befindliche Sand-Bäncke und Untiefen fürchten dürffe, so heist solches hohes Wasser zur vollen Ladung, oder daß man das Schiff bis an die so genannte Streiche Bänder laden kan, daß kaum eine Spanne breit von den Schiffs-Bort auff den Wasser bleibe, könnte es aber besorglich nur 4. Spannen tieff gehen, so muß auch weniger und etwan nur drey Viertel Ladung seyn, hätte sich ein Schiff anfangs bey guten Wasser überladen, und es fiel solches hernach

unter

unterwegs weg, so gehet es an ein Ausladen und Erleichtern, da dann hin und wieder in denen an der Elb befindlichen Städten, schon so genannte Leicht-Schiffe zu bekommen seyn, die man vor Geld auf eine gewisse Distanz von so und so viel Meilen oder von einer Stadt zur andern mit Schiff-Volk und allen meichen, und in solchen die allzuschwere Ladung übersetzen kan.

#### Cap. IV. Von der Bodmercy.

Art. 1. Die Schiffer sollen nicht mächtig seyn, an dem Ort da ihre Rheder vorhanden, einig Geld auf Bodmercy zu nehmen, damit die freye Schiffs-Parten mit denen unfreyen nicht beschweret werden, im Fall auch die Schiffer auf ihre eigene Parc solten Geld aufnehmen wollen/ soll solches doch mit Vorwissen der Rheder an dem Ort da sie zu hauff seyn/ und nicht höher als sich ihr Part erstrecket/ geschehen, thäte jemand darwieder, und schöffe unsern Stadt-Schiffern ohne solche Condition Geld vor, der soll sich der Wiederbezahlung halber an dem Schiff nicht zu erholen haben, gleicher Gestalt sollen auch unsern hier abgehenden Schiffern allezeit von ihren Rhedern auf die Reise, auf gewisse limitirte Summen Credits-Briefe mit gegeben werden, wie viel sie etwan unterwegs bey anstossenden Nothfall auf das Schiff an Geld möchten aufnehmen können, wie dann auch frembden Schiffern, die hier Geld auf Bodmercy suchen, ohne solche bey sich habende Credits-Briefe kein Geld soll gezahlet, oder so es doch geschehe, dem jenigen der es gegeben, und hernach solches wieder haben wolte, durch Vorschreiben oder Subdiales nicht darzu verhoffen werden.

Art. 2. Wann aber deme ungeacht einer unserer Schiffer an frembden Orten Geld auf Bodmercy nehmen würde, sollen dessen Rheder wann das Schiff darüber angefochten würde, sich an seinen Gütern zu erholen haben/ oder so diese nicht zulänglich, er dafür an Leib und Ehren, auch nach befundenen Umständen gar am Leben bestroffet werden.

#### Anmerckungen.

Auff denen Elb-Schiffen ist gemeinlich der Herr des Schiffes oder dessen Schreiber selbst dabey, der dann so viel Gelds schon bey sich führet, als unterwegs zur Entrichtung der Zölle, (die sich bey 40. oder 50 Lastigen grossen Schiffen von Dresden aus bis Hamburg wohl 1. bis 2000. Rthl. und darüber in denen 32. unterwegs befindlichen Zöllen betragen,) isthig ist, daß also der Steurmann nichts mit dem Geld zu thun, sondern bloß auff das Regieren des Schiffes acht zu geben hat, was demnach in diesen Capitel

von Geld auf Bodmerey nehmen gedacht wird, solches ist bloß von denen Rivier-Fahrten zu verstehen, da die Verfassung darnach eingerichtet ist.

Cap. V. Von Auswurff und Haverey.

Art. 1. Ist ein Schiff in Wassrs-Noth, also daß es überladen, und die Überlast so bald nicht ans Land zu sehen wäre, sondern ausgeworffen werden müste, so gehet solcher Schade der geworffnen Güter über Schiff und Gut, welches in Schiff erhalten wird, dergestalt daß die Rheder oder der Schiffs-Herr, und dann auch die Befrachter desselben ein jeglicher an seiner Quota, so viel er an Schiff und Gut haben mag, bezahlen muß, als das geworffene Gut in den Haven gelten möchte, dahin das Schiff zu fahren destiniert war, wie dann auch so bald als die Depeche oder Haverey-Rechnung darüber aufgesetzt, die einetheilte Bezahlung geschehen soll.

Art. 2. Verleuret das Schiff unterwegs seinen Mast, Segel oder Anker, darzu darff der Befrachter nicht antworten.

Art. 3. Mit der Wardieruna eines Schiffes soll es also gehalten werden, daß der Schiffer das Schiff Nahmens seiner Rheder zu Geld schlagen soll, dafür sie es gedächten zu behalten, da es dann denen Befrachtern frey stehen soll, solches dafür anzunehmen, oder es dem Schiffer zu lassen, hingegen soll auch des Schiffers Fracht so wohl von denen Gütern welche geworffen, als behalten worden, gerechnet werden.

Art. 4. Wann aber unterwegs etwan in Kriegs-Zeiten denen Befrachtern ihr Gut aus den Schiff von Feindlichen Partheyen solte genommen werden, davon muß ein jeder seinen eigenen Schaden tragen, und dürfen diejenige deren Gut in Salvo geblieben, nichts darzu contribuiren, und also auch nicht der Schiffer wegen seines Schiffs, es wäre dann, daß vor der Abreise ein anderes unter ihnen verglichen worden.

Anmerkungen.

Weil auff der Elb-Fahrt gemeinlich Schiffer oder Schiffs-Patron und Befrachter einerley Person seyn, auch wegen Bequemlichkeit der Erleichterung des Schiffs, und daß man allezeit auff beyden Seiten Land hat, auch in Sturm sich mit dem Schiffe hinter den Wind legen kan, über dem kein Strand-Recht auff der Elb-Fahrt wegen verunglückter Güter exerciret wird, keine Haverey in Gebrauch ist als braucht es auch der in obigen Capitel gedachter Umstände nicht, es wäre dann daß man auch in minutissimis gute Ordnung einführen, denen Commerciis eine rechte Form und Gestalt geben, und hierzu ein ordentliches Strom- und Handels-Gerichts etabliren wolte.



Caput VI. Von Schiffbruch und antreibenden oder gefundenen Gütern, wie auch andern Schäden so sich auff der Rivier-  
Sahrt zu tragen können.

Art. 1. Käme ein Schiff unterwegs deraestalt zu Schaden, daß es seine Reise nicht vollbringen könnte, so sind die Befrachter mehr nicht als den halben Theil Fracht von denen geborgenen Gütern zu geben schuldig.

Art. 2. Wann aber ein befrachteres Schiff unterwegs Schaden nimmt, und zwar ohne Schuld und Verschulmaß des Schiffers, jedoch so, daß es des Befrachters Gut noch an Ort und Stelle bringet/wohin es destiniert ist, so soll der Schiffer davon volle Fracht haben, das Gut aber welches nicht zur Stelle kommt, sondern auff der Reise umbkommt oder sonst durch Schuld des Schiffers verdorben wird, davon giebt man keine Fracht, und muß der Schiffer noch darzu zu den Schaden den er durch seine Schuld veruersachet antworten.

Art. 3. Findet einer unser r Schiffer unterwegs schiffbrüchiges Gut am Ufer, oder auch auff dem Strom treibend, der soll es auffnehmen, und der nächstn Obrigkeit da er hingelangen wird überliefern, es sey in einer Stadt oder auff den Land, oder auch denen Alterleuten der Kauffleute daselbst, da hingegen werden solche sich auch nicht entziehen ihm sein gebührendes Berg-Lohn darfür zu bezahlen, unsere Unterthanen aber sollen von dem was sie solcher Gestalt auff unsern Territorio finden und bergen, den zehenden Theil des Werths zu genießen haben.

Art. 4. Wann zwey Schiffe sich in unsern Territorio einander begegnen, und das eine dem andern nicht weichen könnte, also daß sie beyde darüber Schaden litren, so sollen beyde Schiffe mit ihren Volk schweren, daß es nicht mit Willen sondern ungefehr geschehen, und alsdann den Schaden zugleich bezahlen, ungeacht solcher bey Tag oder Nacht geschehen sey.

Art. 5. Wann ein Schiff allhier in den Haven oder auffer denselben auff dem Strom lieget, und ein ander Schiff welches im Einfahren ist, lieffe dasselbe in Grund, oder thäre ihm sonst aus Unvorsichtigkeit seines Schiffers Schaden, so soll solcher den Schaden mit seiner eigenen Geld ersezen, hätte er es nicht so soll es sein Schiff tragen und die Kauffmanns Güter frey seyn, wäre aber das Beschädigen aus Noth geschehen, so sollen beyde Schiffe nach der Schiffers Creisten Erkänntuß, den Schaden bejern.

Art. 6. Würde ein Schiff bey hehen Wasser oder Sturm loß, also daß es an ein anderes antriebe, und darüber beyde Schaden litren, so soll solcher von denen Schiffer und Schiffbauer Aeltesten in Augen schein genommen, und nach

Ermäßigung von beyden Schiffern bezahlet werden, bekäme aber das Schiff welches los geworden allein Schaden, darzu ist ihme das andere Schiff welches vor Anker liegt zu antworten nicht schuldig.

Caput VII. Von Haven, Kayen oder Vorsetzungen, Laskadien und Ufern/ auch denen darüber die Aufsicht habenden Personen sonderlich den Haven-Meister oder Wasser-Schulzen.

Art. 1. Nachdem bey dieser unserer Stadt mit nicht wenigen Unkosten einige Jahre her, eine bequeme Lage, unsern alhier ab, und zufahrenden Schiffen, in Form eines sichern Haven zubereitet, dabey auch denen Schiffern und Schiffbauern, zu vörderst aber der Kauffmannschaft alle Bequemlichkeit, zum Anlanden/ Schiffs-Stellen und Bauen, ingleichen zum Ein- und Ausladen der Schiffe durch die hierzu neu erbaute Kraniche und Winden, ferner durch Aufrichtung einer stattlichen Güter-Waag, und endlich durch genugsame den Strom und die Einfahrt erleuchtende Laternen, Strand- und Wacht-Feuern gemacht, vor den Thoren aber an den Fluß hinunter Theer-Häuser, Schiffs-Zimmer-Höfe, Seiler-Bahnen oder Keep-Schlägereyen &c. der Schiff-Fahrt und Handlung zum besten angelegt worden, als wollen wir daß über solche angeschaffte nutzbahre Gebäude und Veranstellungen auch fleißig soll gehalten, sonderlich aber hiesige Schiff-Lage oder Haven allezeit in behöriger Tiefe und Sauberkeit erhalten, und dannenhero einige Unreinigkeit in denselben nicht geworffen werden, bey Straff 10. Rthl. an das Schiffer Armen-Haus unnachbleiblich zu bezahlen, wer etwa diesen zuwider handeln wird.

Art. 2. Und weil zugleich auch von uns ein Haven-Meister, Aufseher oder Wasser-Schulze bestellet, demselben eine eigene Wohnung unweit gedachter Schiffs-Lage eingeräumet, ihme zwey Schiffer-Ältesten in gewissen Angelegenheiten zur Assistenz beygefüget, vornehmlich aber zwen Personen aus den Schiffer-Hospital nebenst und unter ihu zur Aufsicht auff die hiesige Schiff-Fahrt, und damit alles ordentlich zugehe, bestellet worden, als sollen sonderlich er der Haven-Meister oder Wasser-Schulz mit seinen Hospitals Gehülffen zuzubauen, daß die in Haven liegende Schiffe wohl und ordentlich rangirt, an denen auff der Vorsetzung oder Kayen befindlichen eisern Ringen fest angebunden, die ein- oder auszuladende Schiffe so wie sie sich nach einander angeben, an den hierzu bestimmten Ort bey den Kran mögen hingelegt, die aber so etwas zu verkauffen haben, also rangiret werden, daß die Kauffers bequem darzu kommen, und keiner vor den andern gehindert werde, wobey jedoch einer  
solcher

solchen mit Waaren (die es zum Verkauf gebracht) an der Kaye liegenden Schiffe, länger nicht als drey Tage also zu liegen soll frey gelassen, nach diesem aber ein anders so ebenfalls Verkauf-Waaren zu geführet, an dessen Stelle geleyet werden.

Art 3. Diejenigen Schiffe welche Pulver geladen, sollen solches noch vor der Einfuhr in den Haven aussen vor den Thor, an der hierzu angewiesenen und mit genugsamer Wacht versehenen Pulver-Hofs-Brücke ausladen, auch soll niemand des Nachts Feuer in denen Schiffen haben, es erfordere dann solches die höchste Nothwendigkeit, und daß es mit des Haven-Meisters seiner Bewilligung geschehe, oder daß er selbst dabey gegenwärtig sey, hingegen sollen der Gegend umb die Schiffs-Lage oder Haven herum, gerugsame Herbergirer Häuser angeleyet werden, in welchen die Schiffer und Schiffs-Volk was sie an Brod, Bier, Wein und Brandwein, Tabac und andern Lebens-Mitteln nöthig haben, bekommen können, wie dann solches alles, daß hieran kein Mangel erscheine, des Haven-Meisters Inspection übergeben wird.

Art. 4. Ihme soll auch obliegen, fleißig Acht zugeben, daß keine Schlägerey, Zanck, Händel noch andere grobe Injurien, weder an Gestad auff der Kaye, bey den Kran oder der Waag, und andern daselbst herum privilegirten Orten, noch auff denen Schiffen se. bit vorgebe, zu welchen Ende er sich des Laas nicht weit, des Nachts aber niemahls von den Haven und den ihm assignirten Ort entfernen soll, auch sollen alle kleine Streit-Händel oder Vorfälle vor ihn zur Endschcheidung gebracht, die schon etwas wichtigere aber, in die wöchentliche drey-mahl in seinen Logement mit 2. Schiffer-Meltesten und 2. Strom-Gerichts-Deputirten zu haltenden Sessionibus abgethan und decidiret werden.

Art. 5. So bald als des Abends die Sonne untergegangen, sollen die Wasser-Bäume, Thore und Pforten wie auch die Strand-Schenccken und Bierths-Häuser geschlossen, und ehr nicht als mit den anbrechenden Tage wieder eröffnet werden, da wir inmitteist bey unserer Stadt-Militz die Verfügung schon dergestalt gemacht, daß so wohl bey Tag als bey Nacht genugsame Schildwachten und Patronillen sollen ausgesetset und commandiret werden, welche so wohl in den Haven als an der Kaye alle Unordnung verhüten, und dem Haven-Meister benöthigten Falls zur Assistenz bey der Hand seyn sollen.

Art. 6. Der Haven-Meister soll auch schuldig seyn, auff die Kayen, Wasser-Bäume und Pforten, Ringe und Pfähle, Laskladien, Verffren und Theer-Hof, Kranich Waagen und auff Zieh-Winden, und was sonst der Schiffs-Fahrt und Rauffmannschafft zum besten in dieser Stadt angeordnet worden,

fleißig

fleißig Acht zu geben, daß alles in baulichen Stande erhalten, nichts verderbet, oder an darzu nöthigen Mobilibus und Geräthschaften weggestohlen, oder beschädiget werde, insonderheit soll er auch die behörige Tiefe zur Einfahrt, und daß die geordnete Schlamm-Mühlen, (so weit seine Jurisdiction in und vor der Stadt gehet,) das Ubrige thun, besorgen, die nach den Fluß und Haven zugehende Gassen und Häuser, Süylen, Canäle oder Rinnen, soll er fleißig in acht nehmen, ob dieselbe gebührender massen mit Eisen-Sitzerwerk versehen, damit durch solche kein Schlamm noch Unflat in den Strom und dessen Haven eindringen, und solchen verstopffen möge.

Art. 7. In wichtigen Dingen und Vorfällen soll unser Haven-Meister sich bey den Strom Gericht, (als von welchen er dependiret, von solchen auch an und in Eyd und Pflicht genommen wird,) Raths erholen, auch Ordre und Befehl gewärtig seyn, wöchentlich soll er auch eine Liste der in Haven eingekommenen und wieder abgefahrenen Schiffe, auch wie groß und mit wie viel Volcks jedes besetzt gewesen, wo es hergekommen und hin gewollt, ob es einheimische oder frembde gewesen, was sie vor Ladung gehabt, was vor Passagiers darauff gewesen, und was etwan dergleichen Anmerkungen mehr seyn möchten, eingeben, wovon unser Strom-Gericht eine eigene Registratur machen, und selbige verwahrlich beylegen, oder in andere höhere sonderlich die Policey- und Cammer-Collegia abschriftlich überlieffern soll.

Art. 8. Kein ankommendes Schiff soll eher in den Haven einlegen, ehe sich der Schiffer bey den Haven-Meister angegeben, seine Ladung und den Ort seiner Herkunft gemeldet, und wo er sich mit seinem Schiff hin rangiren soll, Anweisung erhalten hat, was hierauff der Accis halber auch was und wie sich deßfalls die ankommende Schiffer, damit sie bald mögen expediret werden, anzumelden haben, verordnet worden, solches ist in unserer Mauth- und Accis-Ordnung Cap. - Art. - zu sehen.

Art. 9. Frembde Schiffer und die sonderlich hiesiger Orten noch unbekant seyn, sollen unterhalb des Theer-Hofs gehalten seyn, einen daselbst sich täglich aus den Schiffer-Hospital in einen darzu expresse gebauten kleinen Häußgen aufhaltenden, alten Schiffer als Lootsmann oder Piloten einzunehmen, der ihre Schiffe, (zumahl weil sich hin und wieder einige Untrefsen nicht weit von hiesiger Stadt und Haven ereignen,) sicher herein bringe, damit solche in Unterlassung dessen, wann sie etwan auf den Sand besitzeln bleiben solten, andern Schiffen in ihrer Fahrt keine Hinderniß bringen mögen,

gen, wie wir dann auch hin und wieder auf unsern N. Strom so weit solcher durch unser Territorium gebet, die Veranstaltung gemacht, daß aller Orten wo auf solchen beschwerliche Passagen, es sey von Untiefen, Wirbeln oder Strudein, sich finden, gewisse an Strand wohnende Leute seyn sollen, welche denen Vorbeyschiffenden geben eine kleine Recognition, als Lootsen oder Piloten in derselben Gegend dienen, und zugleich auf Deiche und Dämme, auch daß der Fluß in seiner gebührenden Tiefe erhalten, Schlamm und Modder, wie auch das häufig anwachsende und der Schiffahrt oft sehr hinderliche Geröhrig, Moos und Schilff möge ausgerottet, und so viel als möglich, eine reine Fahrt erhalten werden, Acht geben sollen.

Art. 10. Kein Lootsmann soll mehr Lohn als ihm in dem Reglement verordnet ist, fordern, so er auch sein Amt nicht recht verrichten, oder ein Schiff muthwillig oder unvorsichtiger Weise zu Schaden bringen würde, soll er solchen von seinen Mittel zu büßen schuldig seyn, oder so solche nicht zulänglich, mit Gefängniß und Entsetzung seines Dienstes, auch nach Beschaffenheit der Sachen noch höher bestraffet werden.

Art. 11. Die auf den Strom liegend bleibende Schiffer, sollen in einer solchen Distanz einer von den andern ihre Ankers auswerffen, daß weder Ankers noch Tau sich in einander verwickeln, und Schaden bringen können, wiedrigen Falls sollen sie dafür gehalten seyn, und nach Willkühr gestraffet werden.

Art. 12. Alle Morgen soll auf der Rayen, und auch an der Waag und Kran, wie auch in der Schiffer Gesellschaft-Haus, ingleichen an der Börß angeschlagen werden, was vor Schiffe desselbigen oder folgenden Tags abgehen werden, und was hingegen wieder vor Schiffe, und mit was Ladung des Tags zuvor angekommen seyn, damit sich das Publicum darnach zu richten habe.

### Caput VIII. Von Ausladung der Schiff und Auslieffern der mitgebrachten Güter.

Art. 1. So bald ein Schiffer zu Haus kommt, soll er sich bey unser Mauth und Accis-Comptoir melden, daselbst seinen Ladungs- und Angab-Zettel übergeben, und ehe und bevor das Schiff visiret, und die gebührende Accis von denen eingeladenen Gütern von ihren Eigenthümern entrichtet worden, soll er keine von solchen abfolgen lassen.

Art. 2. So auch Haberey anzusagen wäre, soll er seine Ladung nicht brechen,

chen, ehe die Interessentes würcklich in die Haverey consentiret, und solche unterzeichnet haben.

**Caput IX. Von Ablegung des Schiffers Rechnung.**

Art. 1. Sobald der Schiffer zu Haus gelanet, soll er seine Rechnung fertig machen, daß er solche seinen Abedern abstaten könne, bey solcher Rechnung soll er alle Havereyen groß und klein, wie auch Pilotagen und was er sonst ausgegeben, zu bescheinigen schuldig seyn, worauff ihme dann seine Abeders nach Gutbefinden gebührend quitiren sollen, da auch einige derselben ausländisch wären, so sollen sie denen anwesenden Einheimischen Ordre und Vollmacht geben, dem Schiffer ihrentwegen die Rechnung abzunehmen und zu quitiren, oder da sie solches nicht thäten, soll doch denen Anwesenden ein solches zu thun erlaubt, und dadurch der Schiffer vor solche Reise von allen fernern Anspruch befreyet seyn.

Art. 2. Würde ein Schiffer, Steurmann oder Schiffs-Volk überwiesen, daß sie Fracht-Gelder oder einige Güter verschwiegen, und heimlich untergeschlagen hätten, sollen sie deßfalls als Diebe bestraft werden.

**Caput X. Von der freyen Führung, welche einem hiesigen Schiffer und dessen Schiff-Volk auf hiesigen Stadt- und Landes-Schiffen soll zugelassen seyn.**

Art. 1. Auf ein von hier auf N. N. gehendes Schiff, soll der Schiffer eine halbe Last, die Last zu 12. Tonnen, der Steurmann ein Drittel Last oder 4. Tonnen, und jeder Schiffs-Knecht zwey Tonnen frey hin und her zu führen haben.

Art. 2. Es soll aber keiner von ihnen seine Führung verkaufen, als allein an den Ort, wo das Schiff ausgeladen wird, und so dafelbst Abeders mit verhandlen, sollen sie die nächsten darzu zum Kauff seyn.

Art. 3. Wer auffer diesen ihnen frey gegebenen Gütern was mehrers laden würde, der soll die gewöhnliche Fracht gleich andern dafür bezahlen, wobei auch noch denen Befrachtern frey stehen soll, wann sie etwan das ganze Schiff vor sich allein befrachtet wissen wollten, den Schiffer, Steurmann und Schiffs-Volk so viel An-Geld zu geben, als etwan eine halbe, drittel oder Sechstel Last Fracht austragen möchte, dagegen sollen hernach solche Schiffs-Leute nicht befugt seyn, eines Pfund schwer, an Waaren mit zu nehmen, auffer was denen Befrachtern ganz und gar nicht schädlich ist, ihnen auch in ihren Schiff keinen Raum wegnehmen kan.

Caput XI. Von den Schiffer-Hospital, und welcher Gestalt auch sonst noch die auff hiesiger Stadt Schiffen fahrende vor ihre getreue Dienste auffserordentlich zu belohnen seyn.

Demnach es der Billigkeit gemäß ist, daß jeder vor seine getreue Dienste belohnet, sonderlich aber alte unvermögende Bürger und Einwohner dieser Stadt (wann sie ihr Brodt nicht mehr verdienen können, indessen aber dem gemeinen Wesen, oder auch der Junfft in welcher sie gestanden, gute Dienste gethan, und sich jederzeit redlich und wohl verhalten haben,) in ihren Alter versorget werden mögen, als ist dahero ein so genantes Schiffer-Hospital auffgerichtet, in welchen die der Schiffahrt auf hiesigen N. Fluß zugehörane, wann sie Alters und Unvermögens halber nicht mehr zu Wasser fahren können, Lebenslang ihren Unterhalt finden sollen, und zwar sollen

Artic. 1. Keine andere in dieses Hospital als würckliche alte unvermögende Schiffer, und die auf Schiffen gedienet, und in ihrer Dienst-Zeit ihre Jahre und Leibes-Kräfte auch wohl gar ihre Gesundheit auffgesetzt/ auffgenommen, und in solchen nach denen besondren Statutis dieses Hospitals mit Speiß, Franck, Kleidung und Logement Lebenslang versehen werden.

Art. 2. Nachdem aber diese Stiftung vornehmlich aus den Mittel der hiesigen N. Fahrer oder Schiffleut selter herkommt, und ihren Aeltesten zu ewigen Tagen die Inspection und Direction darüber (jedoch unter uns als des Magistrat Ober-Auffsicht und Confirmation ihrer Privilegiorum und Einkommen,) vorbehalten ist, als wird solcher Schiffer Junung auch die Willkühr, wem sie in solche einnehmen wollen, lediglich jedoch auch mit dieser Condition überlassen, daß denen auf unsrer Stadt Schiffen zu Schaden gekommenen Schiffs-Leuten/ und nach ihnen auch denen Frembden aus Christ-schuldigster Pflicht und Liebe aus und in diesen Hospital Hilffreiche Hand soll geleistet, und hierzu diejenige Einkommen angewendet werden/ die theils in dieser Schiffs-Ordnung schon angewiesen, theils auch von langer Zeit her schon daselbst beygehalten worden, und noch täglich ohne Beschwehrung des Publici, oder der Commerciens erfunden werden möchten.

Art. 3. Trüge es sich aber indessen zu, daß ein einheimischer oder frembder Schiffer, Steurmann oder Schiff-Knecht, auf einen unsrer Stadt Schiffen ohne seine Schuld verletzet, oder gar umb seine Gesundheit in des Schiffs Diensten kommen würde, den soll der Schiffer heilen, und das

Arzt-Lohn in Haverey-Rechnung bringen, da es dann über Schiff und Gut gehen, und von solchen bezahlt werden soll, wäre es aber daß ein solcher Schiffmann zu fernern Schiffs-Diensten ganz unfähig durch sein gebahtes Unglück gemacht würde, denselben soll das Commercien-Collegium oder Strom-Gericht ins Schiffer-Hospital bringen, die von den Schiff worauff er zu Schaden kommen, eingegangene Haverey an statt der Entrée-Gelder geben, und ihn in übrigen gleich andern einheimischen Schiffer-Invaliden-dieselbst Lebenslang von des Schiffer-Hospitals Einkommen versorgen, oder so er lieber bey denen Seinigen seyn wolte, ihn doch mit einem gewissen Jährlichen Genaden-Geld versehen lassen.

Art. 4. Damit aber auch mit dergleichen Leuten das Schiffer-Hospital nicht all-üßehr beschweret werde, so sollen dieselbe (wie allbereit hin und wieder in dieser Ordnung gedacht,) zu etwan bey der Schiffahrt auffkommenden Chargen, als Loots-Leuten oder Piloten- und Strand-Wächtern, die alte ausgediente Schiffer aber zu Haven-Meistern, Assessoribus im Strom-Gericht, zu Kran- und Wag-Meistern, Auffsehern über den Schiffs-Zimmer-Hof, Waagen-Meistern, Floß- und Rühr-Meistern, die geschickteste aber unter ihnen zur Information derjenigen, die von der Schiffahrt Profession machen wollen, employret werden, welche sie ihnen dann auch, sonderlich denen bey ihnen in die Information gethanen Stadts-Weysen-Kindern so weit beybringen sollen, daß selbige dermahleins nicht so wohl auf hiesiger N. Fahrt, sondern wann sie auch gar in See-Städte kommen solten, bey der See-Fahrt wegen ihres habenden Vorunterrichts sich können gebrauchen lassen, da dann nicht selten geschieht, daß dergleichen Alumni Republicæ wann sie außserhalb Landes großes Geld erworben, und ohne Kinder gestorben seyn, ihr Vermögen dem Hospital oder Weysen-Haus im Testament vermachet, und hierdurch den besten Grund zu dergleichen Stiftungen ge-  
legt haben.

Art. 5. Außer diesen soll auch zum Unterhalt des Hospitals ein jedes aus- und eingehendes Schiff 1. Nthlr. zu erlegen schuldig seyn, worzu hernach fern-  
ner die Straff-Gelder kommen, welche hin und wieder in dieser Verordnung specificiret seyn, ingleichen die milde Gaben und Donationes, Vermächtnisse oder Legata, itom, der zu Wasser Fahrenden ihre Gelübde und Beytrag in die Hospitals-Büchse, die Arrhæ oder Gottes-Pfennige bey geschlossenen Be-  
frachtungs-Contracten und Certepartien, das freywillige Einbringen derjenig-  
gen, die in dieses Hospital auffgenommen werden, die Collecten unter hiesiger  
Kauff



Rauffmannschafft, gewisse von dem Hospital übernommene Pahtungen, der Fäbrliche Zuthuß, den zu dieses Hospitals Unterhaltung deß Commercii und See-Gerichts, item, der Schiffer-Gesellschafts-Cassa thun möchte, ferner einen gewissen Antheil von Contrabanden, die B. sichtigungsz- und Arbitragen-Gelder welche die Schiffer-Meltesten verdienen und was etwan sonst noch andere dem Hospital zuwachsende Emolumenta und Douceurs mehr seyn, und einbringen möhren.

Schließlichen behalten wir uns vor, diese Schiff-Ordnung jeder Zeit zu vermindern oder zu vermehren, nachdem es nemlich das Wohlseyn der Commerciien und der hiesigen Rivier-Fahrt / wie auch der Lauff der Zeit erfordern wird, und damit solche zu Z. d.ermanns (deme daran gelegen) seiner Wissenschafft kommen möge, so ist von uns . . . . . verordnet worden, daß solche öffentlich gedruckt an der Waag und Kran angeschlagen und in dem Schiffer-Hospital gegen Erlegung 3 Groschen verkauft werden soll, Actum in Senatu den . . . . . An. . . . .

Dieses wäre also der kurze Entwurff, einer auf Flüßen und Strömen einzuführenden ordentlichen Schiffs- und Schiffer-Ordnung, daß aber solche wegen der Menschen ihren so sehr einander zuwieder lauffenden privat-Interessen und Absichten, nimmermehr zur Execution und Activität kommen werde, solches will ich schon vorher prophecehen, indem solches derjenige ihre Sache gang nicht seyn würde, welche anjeto von der annoch herrschenden Unordnung profitiren, und was würde es nicht vor Mühe kosten, deßfalls so viel Köpffe unter einen Hut zu bringen, Was soltes indessen genug seyn, unsere gute Meynung deßfalls entworffen zu haben, ehe wir aber völlig dieses Capitel schliessen, so diene dem geneigten Lesee noch folgende kurze Nachricht, von denen Ober-Elbischen Schifffahrts-Gebräuchen, und Schiffer-Terminis, welche zu denen vorher gemachten Anmerkungen noch gehören, bey selbigen aber nicht süglich haben können angebracht werden.

Erstlich hat ein Elbstrom-Schiffer wegen deß Segelns seine gewisse und nach starcken oder schwachen Wind sich richtende Operationes, da dann das Segel gemeinlich in vier Sebund eingetheilet wird, die bey hefftigen Sturm alle viere eingezogen werden, so bald sich solcher ein wenig leget, wird ein Sebund nach den andern, bey den so genannten Scrippen-Wind aber (da das Schiff den vollen Wind in Rücken hat) das ganze Segel loß gelassen, worauff man das Schiff bey guten Wetter mit Lust fort geben siehet, also daß es in wenig Stunden Zeit etliche Meilweges hinter sich legen kan, bey einer Wind-

Stille aber, welche ein *Leyer-Wind* genennet wird, gehet es desto langsamer her, und müssen sodann die *Stacken* und der *Schiff-Knechte* ihre schwere Arbeit das *Schiff*, (sonderlich wann es *Strom-auffwärts* gehet) fortzuschieben das Beste thun.

*Sacken* heißen die *Elb-Schiffer* wann ein *Schiff* den *Strom* abwärts rücklings oder verkehrt, umb besserer Sicherheit willen, an einer *Zug-Linie* an gewissen gefährlichen Orten, gelassen wird, damit es nicht wann es frey und unauffgehalten einen *Wasser-Fall* oder *Wasser-Grube* vorwärts mit der *Brust* oder *Spitze* passiren sollte, in *Grund* hienein rennen, und sampt der *Ladung* umbformen möge, bey welchen *Schiff* verkehren wir uns auch erinnern, daß bey denen *Ehur* und *Hürstlichen Zöllen* allbereit die *Gewohnheit* auff der *Elbe* eingeführet sey, daß ein dahin kommendes *Kauffahrden-Schiff* vor dem *Zoll-Haus* sich umbwenden, und wann der *Zoll* clariret, alsdann ein *Stück* *Wegs* verkehrt, das ist daß das hintere breite *Theil* voran gehe fort treiben muß, welches zum *Respect* deß *Zoll-Hauses* geschehen soll.

*Würgen* wird auff der *Elb-Fahrt* das Abbringen eines beladenen *Schiffes* von einer *Sand-Banck* genannt, wann nehmlich das *Schiff-Volk* ein solches fest sitzendes *Schiff* so lang zu ritteln und zu drehen mit ungläublicher Arbeit sich bemühen muß, biß sie es endlich wieder *Flott* machen, und von den *Sand* abbringen können, daß aber diese Arbeit sehr mühsam und dem *Schiffe* nicht zuträglich seyn müsse, (als welches dadurch am *Boden* viel ausstehen muß, weil das *Holz* weggesplittert und die *eiserne Senckel* weggestrichen werden) solches ist leicht zu erachten, dannenhero auch in *Herr Schöfflers* seines *Aritmetischen Haupt-Schlüssels* 2ten *Continuation* noch unterschiedliche andere *Hülffs-Mittel* deren sich die *Schiffleut*, das *Schiff* vom *Sande* abzubringen bedienen, erzehlet werden, sonderlich aber das *Graben* eines *Canals* mitten in einen solchen *Sand-Feld* unter den *Wasser*, und wann endlich dieses auch nicht angehen will, das *Erleichtern* eines schwer beladenen *Schiffes*, durch *Ausladung* der *Güter* in andere *Schiffe*, (welches zur eilen auf einer *Hamburger Reise* bey seichten *Wasser* etlichemahl geschehen muß,) dannenhero die *Steuerleute* umb so viel sorgfältiger die *Fahrt* recognosciren, daß sie alle gefährliche *Passage* so viel als möglich evitiren mögen, wie dann auch zu diesen *Ende* der *Steuermann* nebst den *Platen-Knecht* in *Herauff-Reisen* von *Hamburg* allezeit vorn auf des *Schiffes-Spizen* stehet, und mit seinen in der *Hand* habenden *Stacken* die *Tiefe* erkundiget, nachdem er nun solche befindet, so rufft er auch dem hinten beyim *Ruder* stehenden *Rudel-Knecht* zu,

ob er sich rechts oder links halten soll, und zwar geschiehet solches durch die Wörter Schone und Vesse. jenes bedeutet die lincke dieses die rechte Hand.

Von den Zichen, Treulen, Trecken oder Trödeln des Schiffes Etrom- auffwärts noch etwas zu gedencken, so ist solches ebenfalls eine Blutsame Arbeit, die aber wann man gegen den Strom auffwärts muß, und keinen Wind in Rücken hat, nicht kan vermieden werden, bey solchen Zichen oder Trecken gehet nun der sogenannte König mit einem grossen Stacken an der Leine ziehend voran, deme die übrige Schiffs-Knechte hernach in gleichen Schritt folgen, wann ihnen die Last des Schiffes allzu schwer oder daß gefährliche Passagen seyn, da sie allein nicht wohl fort kommen können, so werden gewisse Arbeits-Leut zu Gehülffen angenommen, welche sie auf der Ober-Eibe herum Baum-Heischels zu nennen pflegen, mit diesen accordirt man entweder auf etliche Meilen lang zu 2. bis 3. Kthl. vor den Mann oder nur vor eine gewisse Passage, als etwan die Magdeburger oder Meißner Brücke ist, umb das Schiff daseibst durchziehen zu helfen, da dann ein solcher Baumheischel nur etliche Groschen vor seine gehabte Mühe bekommt.

Bei allzu grossen Sturm werden die Ancker ausgeworffen, bey guten Wetter aber bringt man an den Ort wo das Schiff übernachten soll, nur einen sogenannten Land-Haken aus, an den es befestiget wird, Meilen heißen die Eib-Kabrer das gegen den Strom auffziehen des Schiffes mittelst eines in Grund liegenden, und weit auf einen Kahn hinauff gebrachten, und an einer Linie an dem grossen Schiff befestigten Anckers, welche Linie sie nach und nach so lang an sich ziehen, bis das Schiff unter ihnen darüber fort gehet, und so den Strom hinauffwärts geleyret wird, mit denen Schrick- Stangen werden die Schiffe auffgehalten, daß solche in ihren stärcksten Lauff bestehen bleiben und nicht gegen Steine oder Pfäle anlauffen können. Nachdem auch die Leinen-Zichen welche das Schiff fort trecken müssen, vielmahls wegen vieler an den Ufer befindlichen und in diesem Tractat p. 73. & seqq. erzehlten Hindernissen und Schwierigkeiten nicht fortkommen, sondern das Ufer chanziren, mit der Schiff-Linie überlegen, und sich an das jenseitige Ufer übersetzen lassen müssen, so geschiehet solches Uebersetzen durch die, bey den grossen Schiff so genannte Keffers, welche fast so groß, daß 20. bis 30. Mann darinnen Raum haben, dann wann das Uebersetzen mit Rähnen geschehen sollte, würde es viel zu langsam damit hergehen.

Die meiste große Dreßdner Eib-Schiffe haben Ein oder mehr Anhäng-Schiffe, deren, edes von einem drittel oder helfte Capacität des grossen Schiffes

ses ist, man braucht sie nothwendig in herauff reisen, da sie an den grossen Schiff angebunden demselben einen Schuß und Gewicht geben, daß es der Wind nicht so leicht fassen und umdrehen könne, als wann es einen solchen Anhang nicht hinter sich hätte. Es kan aber ein solches grosses Elb-Schiff 40. bis 50. ein Anhang aber 20. bis 30. Lasten, die Last zu 12. Tonnen gerechnet, tragen. Ein gewisser vornehmer und sinnreicher Kaufmann und guter Mechanicus in Pirna, bey Dresden, Namens Gottfried Wagner, hat seiter einigen Jahren her eine Art Hamburger Fahr-Schiffe zimmern lassen, welche von Ihn und vielen Schiffs-Bau-Verständigen die solche gesehen, vor viel bequemer und besser, als die bisherige Dresdnische ordinaires grosse Schiffe und Last-Träger, zur Elb-Fahrt gehalten werden. Man dürfte nur deßfalls auch des Herrn Modell-Meister Gärtners, Herr Schöplers, Molwikens, und anderer Mechanicorum ihren neuen Schiffs-Erfindungen folgen, auch etwan einige erfahrene Schiffs-Zimmer-Leute nach den Rhein-Donau- und Weichsel-Strom schicken, die auff selbigen Flüssen gebräuchliche Schiff-Gefäß in Augenschein zu nehmen, so würde vielleicht noch manches Gutes in der Schiff-Fahrt können eingeführet werden. Allein, solche heilsame Dinge zu befördern, wird ein Commerciën-Collegium erfordert, oder zum wenigsten ein Strom-Gerichte und Schiffer-Gesellschaft.

Die Fracht aus Sachsen bis Hamburg betreffend, ist solche pro Last 30. bis 40. Rthlr. Es werden aber bey Lasten alle grobe Tonnen-Waaren, als Nothscher, Thran, Hering, und dergleichen gerechnet. Wein bezahlt nach Orbsäften 7. bis 8. Rthlr. feine und kostbare Waaren, als Zucker, Del, Leder, ic. werden nach Schiff-Pfunden zu 4. bis 4. und einen halben Rthlr. pro Schiff-Pfund Fracht accordirret.

## Cap. IX.

Von denen berühmtesten Flüssen, und durch die Natur gemachten Canälen, nemlich denen Fretis, Sunden oder Meer-Engen, welche auff den ganzen Creyß der Erden, sonderlich aber in Europa anzutreffen seyn, auch was etwan bey ein und den andern der darauff vorfallender Commerciën und anderer Particularitäten halber zu bemercken seyn möchte.



iese wichtige Materiam desto gründlicher abzuhandeln, müssen wir Erstlich auf den Ursprung der Flüsse gehen, und den runden Geocosmum oder

oder Creyß der Erden mit seinem Hydrophylacis, Siphonibus und Ductibus Hydragogis, das ist, mit seinen unterirdischen Wasser-Behältnissen, und innerlichen Wasser-Röhren und Gängen, samt den, auf solcher Kugel liegenden, und dieselbe schwer druckenden Oceanum oder grossen Welt- Meer, (nach dem Argument des scharffsinnigen Kircheri in seinen Mundo subterraneo lib. 5. Sect. 1. Disquis. 1.) gleichsam als eine durch Gewalt, zum Wasser aussprüngen gezwungene Antliam, Pumpe oder Spritze ansehen, welche Gewalt die Last deß, in die Adern und Gänge der Erden aus der See schwer eindrückenden Wassers, davon immer das eine das andere fortschiebet, bis es solches endlich zu Tag ausfördert, verursacht, welches eben dasjenige ist, was der weise Prediger Salomo Cap. 1. v. 7. saget: Alle Wasser lauffen ins Meer, noch wird das Meer nicht völler, an dem Ort da sie her fließen, fließen sie wieder hin, man könnte sich auch solcher Flüße ihre unterirdische Gänge, an den, durch alle Adern des Menschlichen Leibs herum circulirenden Bluts, ingleichen an denen zarten Fibris oder Nestlein und Faserlein der Blätter, Pflanken und Bäumen vorstellen, welche alle von der Extremität eines solchen Blats bey dessen Stiel auszulaußen anfangen, und sich hernach subtil über das ganze Blat austheilen, was aber bey solcher Flüße ihrer Circulation das merkwürdigste, ist dieses: Daß obbeimeldte zwingende Drückung und Gewalt, sie bis in die höchste Berge treibet, von denen sie sich hernach heraus ergießen, wie wir solches in Europa an denen Alpibus sehen, denen der Po- und Etsch- Fluß in Italien, die Sau und Drav in Croatien und Slavonien, die Donau, der Inn, und Rhein, in Teutschland ihren Ursprung zu danken haben, diesen fügen wir noch bey die aus den Niesen- Gebürg entspringende Elbe, und die aus dem Carpathischen Gebürg herkommende Oder und Weichsel, der so genannte Fichtelberg giebet ebenfalls wie wir hernach in Beschreibung der Teutschen Flüße hören werden, Vier, und zwar gegen alle vier Welt- Gegenden fließende Flüße aus, als den Mayn, die Rab, die Eger und die Saale. In Asien entsprinaen aus den Tartarischen Gebürg die Flüße, Indus & Ganges, Africam bewässern die so genannte Monden-Berge mit dem Nil- und Niger- Strömen, und das Andische Gebürg in den Mittägigen America bringet den grossen Amazonen- und Rio de Plata- Flüße hervor, welches umb so viel glaublicher, weil man aus der Erfahrung hat, daß je weniger ein Land gebürgia ist, je weniger Flüße auch in denselben anutreffen seyn, wie dann das Mitternächliche America aus Mangel solcher Berge mit keinen sonderbahren Flüßen

versehen ist. Ein gleiches ist auch an Polen weil solches mehrentheils plat ist, wahrzunehmen.

Damit wir aber ohne fernern Umschweiff auf die Beschreibung der Flüsse selber kommen, und zwar von den äußerst Nord-Ostlichen Theil Europens nemlich den Obii-Fluß, der dieses unser Welt-Theil von Asia scheidet, den Anfang machen, so ist dessen Ursprung aus den Asiatischen See Kithaisko, aus welchen er durch Jouchoriam, Lucomoriam, und Siberiam fließet, biß er sich endlich in das Nova Zemlische Eiß-Mer ergießet, in seinem Lauff nimmt er den grossen Tobol-Fluß in Siberien zu sich, nechst diesen Obii-Fluß so ist auch noch der in das Fretum Waygaz sich ergießende Petzora-Fluß bekannt, andere Rußische Flüsse seynd die Dwina, Onega, Wolcha, Occa und Mosca, zu welchen wir auch den Tanais oder Don, der ebenfalls Europam und Asien scheidet, und aus den Rußischen St. Johannis-See oder Ivanovo Jezero entspringet, folglich durch zwey Mündungen oder Ostia sich in Paludem Mæotim bey Azoph, welches vor diesen eine grosse Handels-Stadt so wohl vor Christen als Türcken und Tartarn gewesen, und jetzt auff's neue unter Türkischer Botmäßigkeit ist, ergießet, wie auch den Borysthenem oder Dnieper, einen ebenfalls aus zweyen Rußischen Seen, deren der eine Wolock der andere Dnieper heißet, davon auch dem Fluß der Nahme geblieben, entspringenden, und die Städte Smolensco und Kiow vorbey fließenden, endlich aber in den Pontum Euxinum, oder das schwarze Meer sich ergießenden Fluß, in Siberion aber die Flüße Toera, sonderlich den Yrtis, an welchen die mächtige Stadt Tobolska lieget, (von den, ihr auf der andern Seiten vorbeystießenden grossen Tobol-Fluß also genannt,) und endlich den in Samojeden sich befindenden Jeniscea-Fluß rechnen wollen, dieser soll fast noch grösser als der Oby seyn, und auf seiner Ostlichen Seiten atliche Feuer-spyende Ferge haben, alle Jahr in Frühling aber das angränzende Land auf 70. Meilweas breit, eben wie der Nilus-Fluß Egyptens überschwemmen, und solches dadurch fruchtbar machen, welches dann die Tungolische Tartaren veranlasset, daß sie sich so lang jenseit des Fluß mit ihren Vieh auf denen Bergen auffhalten, biß sich das Wasser in der Ebene wieder verlauffen hat.

Das angränzende Lappland ist seines Cola-Flusses wegen berühmt, nach welchen Fournier auch noch der Ponoy, Orlogone, Iachena-Tiriberi, Pitang, und anderer in den Rußischen Lappland sich befindlicher Flüße gedenket, von welchen aber nicht eben viel sonderbahres zu bemerken ist, hingegen

hingegen werden uns die Particular-Beschreibungen folgender oben schon bemeldter Flüsse desto mehrere Observationes geben, und zwar Erstlich

Der Dwina als welcher in das so genannte weiße Meer bey Archangel laufft, und den langen Strich den er herkommt, und in welchen er die beyde Flüsse Jugam und Wayman zu sich nimmt, fast die meiste Russische Handels-Städte benezet, welche auch dahero mit grosser Bequemlichkeit ihre Waaren als Fuchten, Laid, Hanff, Flachs, Leder, Pellerereyen &c. auf den grossen Archangelischen Jahrmarch, der im Septembr. und Octobr. gehalten wird, und wohin viel Holländer, Fransosen, Engelländer, Hamburger und Bremer kommen, schicken, wie solches ausführlich in unserm Moscovitischen Kauffmann Cap. V. zu lesen ist.

Die Onega stürzet sich gleichfalls nicht weit von der Dwina in die weiße See, und bringet denen Russischen Kauffleuten ebenfalls viel Nutzen.

Die Wolga, oder wie es besser geschrieben wird Volchda, ehemals Rha (daher die Rhabarbara kommt) item, von denen Tartarn Edil, Edel, oder Athel (vielleicht von Attila der Hunen König) also genannt, entspringet aus der tiefen See Fronow, im Wald Wolkonski, in Fürstenthum Roschow, und ergießt sich hierauff nach etwan einen Lauff von 2000. Schritten in die See Wolgo oder Wolko, von welcher sie wieder in Gestalt eines kleinen Bachs, Wolgo genannt, auslaufft, bald aber durch Zufluß anderer Wässer wächst, und hienächst die Provinzien Tweerien, Jaroslavien, Roslovien, Susdalien, Niedernangardien und das Casanische Reich, in solchen aber die Städte Tweer, Ugliz, Jaroslaw, Castrom, Plessa, Jurgowiz, Balanga, Nisi Novigorod, Wasiligorod, Casan und andere mehr durch und vorbeylaufft, in solchen Lauff auch die Flüsse Dribna, Tutum, Tweerza, Cassin, Daneca, Mologa, Schosna, Scotoroa, Castroma, Occa, Sura, Juncka, Vetluga, Su und Casanska zu sich nimmt, worauff sie sich gegen Süden durch das Astracanische Reich drehet, und in solchen durch die Flüsse Kama, Zerdik, Ulka, Sniaga, Reitma, und Sook &c. verstärket wird. In diesem Astracanischn Tractu benezet sie abermahl unterschiedliche Städte, vornehmlich aber eine so genannte Russische Seeck oder Saiseck (das ist eine etliche Meilen lang von Holz und Erden auffgeführte Maur oder Wall, welche Czar Fedor Ivanoniz hat aufführen und auf alle 2. Meilen mit Wacht-Thürmen, umb der Tartarn Einfall dadurch zu verhindern, besetzen lassen,) biß sie endlich die Stadt Astracan vorbeylaufft und durch unterschiedliche Ausflüsse oder Ostia sich in die Caspische See ergießet, welcher Ausflüsse so viel seyn sollen, daß auch biß 50. kleine Zusuñ davon formiret

werden. Der ganze Lauff dieses berühmten Wolga- Stroms soll sich von dem Ort seines Ursprungs an, bis zu ihrem Ausfluß auff 800. teutsche Meilen erstrecken, die Schiffe mit welchen sie in den Astracanischen befahren wird, heißen Nassaden, solche seynd etwan 40. Classer lang, unten ganz platt, führen nur ein Segel, und etwan 10. oder 12. an Ruder arbeitender Schiffs-Leute, die doch bey 2. bis 3000. Lasten fortbringen können, man besche hiervon des gelehrten Herrn Nicolai Witsen, hoch-verdienten Amsterdamschen Büroer-Meisters und Mit-Glieds des Staaten-Raths, sein Noorden Ooster-Gedeelte von Asa und Europa, und die darüber bey einer 30. Jähr. persönlichen Untersuchung gemachte accurate Land und Fluß-Charte über den Wolga-Strom, ferner des Herrn Olearii seinen fleißigen Abriß des Wolga-Stroms / welcher er gar sauber in Kupffer gestochen seiner Persianischen Reis-Beschreibung einverleibet, man besche auch des Baron von Mayersberg Moscovitische Reis-Beschreibung, ingleichen des L. B. ab Herberstein Com. Rer. Moscov. Fournierii Geograph. Beemanni Historiam orbis Terrarum, Adam Brands Chinesische Reis-Beschreibung, und was auch in unsern Moscovitischen Kauffmann Cap. 2. davon gemeldet worden.

Von dem Don-Fluß ist dieses merckwürdig, daß der Tartar Cham ehemals dessen Vereinigung wie p. 57. dieses Tractats schon berührt worden, mit den Wolga-Fluß versuchet, damit er hierdurch denen Türcken den Weg aus den schwarzen in das Caspische Meer bahnen möchte, es seynd aber beyzeiten die Russen denen ungeladenen Gästen auff den Hals gekommen, und haben sie dermaßen gepuñet, daß sie Schauffel und Spaten verlauffen, und von ihrer Arbeit ablassen müssen. Nach der Zeit soll doch ein anderer Barbar Sachainbejerus Camouz genannt / die Arbeit auff's neue wie Fournier Lib. XII. cap. 7. schreibt, unternommen, solche auch einiger maßen zur Perfection gebracht und mit 17. Thürmen befestiget haben, daher auch dieser Graben noch bis auff den heutigen Tag Fossa Camouz genennet wird. Bessern Success haben indessen seiner jetzt glorwürdigst-regierenden Czarischen Majestät zur Vereinigung der Wolga mit andern Flüssen und Schiffreichen Wassern unternommene Canäle gehabt, davon ebenfalls p. 44. dieses Tractats schon ausführliche Meldung geschehen.

Von den Dnieper oder Borysthenes schreibt Fournier, daß solcher Fluß gleichsam mit Milch und Honig fließe, dann auf der einen Seite habe er dicke Wälder, aus welchen unsäglich viel Honig gezogen wird, auf der andern Seiten aber treffliche Vieh-Wälder, deren sich die Cossacken und dort herum-

moh-



wohnende Tartarn wohl zu Nutz zu machen wissen. Es lauffet dieser Strom durch unebene Felsen-Krümmen, welche die Slavonier Porohi, die Polen aber Progi, welches eine Bränke bedeutet nennen, hier stürzet er sich Staffelnweife herunter, zertheilet sich vielfältig, und machet eben wie die Wolga bey seinem Ausfluß viel große und kleine Inseln, welche nach diesen Ort Zaparohi heißen, und hernach denen angränhenden Cosacken (deren ihre Benennung von den Polnischen Wort Cosa, welches eine Sichel bedeutet, weil ihre Vorfahren mit langen krummen Sicheln bewaffnet gegen ihre Feinde gefochten; herkommt) den Nahmen der Zaporohischen gebett.

Hier könten wir nun unsern Vorhaben nach, gleich zu einer kurzen Beschreibung der auff diesen jetzt erzehlten Flüssen, vorgehenden Commercienschreiten, weil aber nunmehr auch das fruchtbare Liefland unter Seiner Czarsischen Majestät Botmäßigkeit stehet, als wollen wir damit dieses großen Monarchens ganzes weites Gebiete gleichsam in ein Systema gebracht werden, auch solches mitzunehmen kein Bedencken tragen: Diesem nach seynd in Esthen, Ingermann- und Liefland nachfolgende ansehnliche Flüsse zu betrachten, als die Duna, der Traider, die Pernau, Embeck, Bulderaa, Liva und die Anger, bey Narva aber die so genannte Narva oder Narvische Beck, welche bey der Stadt Narva sehr breit und schnell lauffet, auch ein ganz braunes Wasser führet, sie kommt aus den, Sechs Meilen von Dörpt gelegenen Pypus-See, und stürzet sich etwan eine Meile von der Stadt mit einem so grausamen Geräusch über einen hohen Felsen herunter, daß bey hellen Sonnenschein die Tropffen nicht anders als ein schöner Regenbogen anzusehen seyn, wegen dieses hohen Falls müssen die Güter so von Pleskau oder Dörpt nach Narva wollen, eine gute Eck vor den Fall ausgeladen, und völlig zu Land biß nach Narva gebracht werden, unter welcher Stadt etwan 2. Meilen gedachte Narva sich hernach in den Finnischen Meer-Busen ergießet. Einen gleichen Fall hat auch der Strom Wolochda, welcher aus den Ilmer-See hinter groß Naugarden oder weliki Novogorod entstehet, und folglich sich in den Ladogaischen See ergießet, wie abermals hiervon Olearius in seiner Persianiſchen Reise-Beschreibung lib. I. c. 4. 31 lesen ist.

Von der Duna noch etwas zu gedencken, so fließet dieselbe die Liefländische Haupt-Handels-Stadt Riga vorbey, nachdem selbige zuvor unterschiedliche Liefländische Städte, als Kockenhausen, Alcherade, Uxkuhl und andere mehr bencket, biß sie endlich bey der so genannten Dünamunder-

Esrange in die Ost-See fällt, dahero auch die nach Riga woltende Schiffe daselbst den ersten Zoll entrichten müssen.

Die Commercia betreffend, welche auff obbeneldten Flüssen getrieben werden, so hat der Oby-Fluß und alle andere in Samogiten, Siberien und in denen äußersten Nordisch-Rußländischen Provinzien befindliche Flüsse derselben, nicht viel besondere, und dieses zwar eines Theils wegen der Wildheit der anwohnenden Völcker: Als der Samsjeden, Mongalen, Tungoisen, Olliaken, Jakuren, Siberier und Kalmuken &c. deren die meiste noch Abgöttische Heyden, theils auch Mahometaner seynd, wenig auch der selben in ordentlichen Städten oder Dörffern wohnen, sondern mit ihren Weib, Kindern und Vieh Herden- oder Heerde-weiß gleich unsern Zigeunern herum vagiren / von der Jagd und Fisherey, viel auch von Raub sich nähren, wenig von Religion und erbaren menschl. Sitten, von Policey aber wenig oder nichts wissen, weil auch die Climata daselbst so unlustig, frostig und kalt seyn, daß fast drey viertel oder doch die Helffte des Jahrs durch, solche Flüsse, sonderlich die dem Norden am nächsten, mit Eiß bedeckt und daher unschiffbar seyn / als können daher die Commercia nicht sonderlich auffkommen, und wie solte solches auch seyn können, da man offtmahls auff 50. ja 100. und mehr Meilen weit, nichts als Wüsteneyen, ungeheure Wälder, Pfügen und Moräste antrifft, durch welche kein gebahnter Weg zu finden ist, welches doch allerdings denen Rauff-Leuten, zumahl wann sie mit grossen Caravanen gehen sollen, nöthig seyn will; Über Dem so ist auch von denen oberzehnten Vöckern, (als die mit dem was ihnen die Natur gegeben zufrieden / und nichts anders getrohet seyn) nicht viel auffer was Belzwerck, an Zobeln, Luchsen / Bären, Füchsen, Martern und dergleichen ist / zu holen / und so auch nicht an Kostbarkeiten ihnen zuzuführen, ihre Ströme selber seynd voller gefährlichen Stellen, an hohen Fälen, Strudeln und Wirbeln, verborgenen Felsen und Klippen. Die Schiff-Fahrt ist auch auff solchen ob sie gleich genügend Holz hätten, nicht eingerichtet, ja es würde alles noch schlechter seyn als es nicht ist, wann nicht nach und nach die Russische Czaren, unterschiedliche von diesem Volcke civilisiret, zur Christlichen Religion, und unter gute Policey gebracht hätten, und dieses zum Theil occasione, dessen daß man in vorigen Seculo auf Seiten der Holländer u. Engelländer sich viel Mühe gegeben Norden umb, einen Weg nach China und Ost-Indien zu finden, da man dann auch Russischer Seiten eine genauere Untersuchung des Nordischen Rußland und seiner angränkenden Länder zu thun, sich angelegen seynlassen, dadurch hernach die nunmehr schon hin und wieder in Siberien,

ja auch unter einigen der angränzenden wilden Nationen befindliche angebaute Städte kommen, und verhoffentlich deren künftig hin noch mehr kommen werden / wann Seine Groß- Caarische Majestät so, wie bis anhero geschehen fortfahren werden, ihren Maximem nach ihre Unterthanen durch Einführung guter Policy und Commerciem glücklich, ihr weites Reich populos, und folglich die Commerciam florissant zu machen, welches alles bey grossen Potentaten die mächtige Armeen auff denen Weinen haben, in wenig Jahren Frist gar leicht effectuirt werden kan, dann da man bis anhero gegen Barbarische Nationes die Wälder verhaue, und ganze Tractus von Ein- und mehr hundert Meilen wüst und unb. bauet hat müssen liegen lassen, (welches eben diejenige Motive mit ist, die uns in unsern Plantagen- Tractat zu schreiben bewogen hat, daß kaum der halbe Theil des Erd- Kreyses noch recht bewohnet worden) so darff an solcher unnatürlichen und unmenschlichen Verpallsadung und Verzäunungs statt, ein mächtiger Monarch nur in Friedens- Zeiten seine Regimenter hin und wieder in der gleichen Wildnisse und unbewohnte, an Boden aber sehr fruchtbare Länder vertheilen, und nach Art der alten Römer, welche gar selten zu der schädlichen Ex- remität des Abdankens ihrer Kriegs- Völker geschritten, Colonien auffrichten, so bin ich versichert sie werden den, ihnen eingeräumten District bald fruchtbar machen, und als durch den Krieg civilisirte Leute stattliche Haushalter werden, grosse Städte bauen, folglich Commerciam und Handwercks- Künste bey sich einführen, und eine stärckere Barriere zwischen ihren Land und ihres Landes Herrn seinen Feinden machen / als eine 200. und mehr Meilen lang verhaueene Wildniß oder einfältige Chinesische Maur nicht thun kan, wie wir dann dessen ein klares Exempel an Holland und denen Spanischen Niederlanden haben / deren Granz- Besetzungen jederzeit stärckere Dämme und Bollwercke gegen die feindliche französische Überschwemmungen gewesen, als wann sie dem ganzen Ardenner- Wald und alle zwischen ihnen und Frankreich stehende Holzkurgen abgehauen, dadurch das Land zur Wildniß gemacht, oder viel Meilen lange mehrentheils schlecht ausgefallene Linien gezogen hätten.

Was aber solcher Gestalt dem Rußland in dessen äußersten Nordischen Theilen umb den Oby, Pezora, Tobol, Yrtis und andern Flüssen an Commerciis abgethet, das ersetzt herrsch die Wolga, Dwina und Duna, ich will sagen das Rußische Commercium zu Astracan und an der Caspischen See, item, zu S. Archangel, und auch zu Nioga und andern Rußländischen Plätzen reichlich wieder. Von Astracan erst zu reden, so ist der Salz- Handel welcher daselbst

mit:

mit den, aus denen dort herum befindlichen Pflügen gesammelten Salz getrieben (und welches gleich grossen Sand-Hügeln an den Strand der Wolga aufgeschüttet wird,) ungemein groß, ausser dem ist dieses Astracan eine Weltberuffene Niederlage vieler Asiatischen Commercirenden Nationen, sonderlich der Persianer und Indianer, welche ihre Lands-Waaren und Früchte auf den in Astracan angestellten grossen Jahr-Markt bringen, die hernach auf den Wolga Strom weit und breit durch Russland verführet werden, wie wir dann auch vermittelst der Wolga die vielfältig vor einigen Jahren durch Russland über Liefland, und die Ost-See zu uns nach Teutschland mit ihren Seiden- und andern Waaren gekommene Persianer oder so genannte Armenier, bey uns gesehen, den Levantischen Handel auch künfftig hin verhoffentlich noch weit grösser durch diejenige Conqueten extendiret sehen werden, welche dermahlen seine Czaarische Majestät an der Caspischen See, vornehmlich aber in den Persianischen Territorio, in den Königreich Georgien machen. und an den Gold-reichen Dauria-Strom machen, wie dann aus des Ritter Chardins Persianisch-Ostindischen Reise-Beschreibung und andern Geographis zu sehen, daß besagtes Georgien der Alten ihr Iberia oder Albania Asiatica. und folglich ein von Commerciis sehr reiches Land gewesen sey. Der Wolga-Strom giebet auch den trefflichen Caviard oder Stör-Rögen, dessen Zubereitung und was vor ein grosser Handel biß nach Italien damit getrieben, auch wie solcher zur Speise genossen werde, in unsern Moscowitischen Kauffmann Cap. 3. p. 63. zu sehen ist.

Archangel hat seinen grossen und von vielen Nationen besuchten Jahr-markt den Dwina-Fluß zu danken, auf welchen die meiste Russische Waaren zugeführet, und hergegen die in Archangel ankommende Deutsche, Französische und Holländische Waaren, wieder abgeführt, folglich durch ganz Russland vermittelst der Handlung vertheilet werden, worinnen aber solche Waaren bestehen, solches ist gleichfalls Cap. 4. unsers vormeldten Moscowitischen Kauffmanns zu sehen; Dieses aber hiebey noch zu bemerken, daß weil Seine Czaarische Majestät sich einmahl vorgelegt, ihre neu angelegte, und allbereit zu einem grossen Ansehen gediehene Stadt und Residenz St. Petersburg, zu einen considerablen See- und Handels-Platz in der Ost-See zu machen, daß hiedurch dem Archangelischen Commercio mit der Zeit ein grosser Stoß gegeben werden möchte, allermeist weil vermittelst der hin und wieder in Russlands gezogenen Communications-Canäle, und seithero navigables gemachten Flüße, die meiste derjenige Waaren, welche

vor=

vormahls allein auff den Dwina - Strom nach Archangel gegangen, nunmehr weit kürger und wohlfeiler nach S. Petersburg können transportiret werden, denen Kauffleuten auch selbst meinen Bedüncken nach wann zumahl coetera Paria seyn, ein grosser Vortheil dadurch zuwächst, daß sie nicht mehr das wide und kalte Nord Cap (umb nach Archangel zu kommen) umschiffen, und sich an eine gewisse Jahrs-Zeit wie auf solcher Fahrt geschehen muß binden dörfen, da nunmehr die Ost-See zu allen Zeiten des Jahres (wiewohl wieder der Alten ihren See-Gesegen und Maximen) kan befahren werden.

Plesland und sonderlich Riga erfreuet sich darum seines Duna - Stroms, weil auf demselbigen jährlich viel hundert so genannter Strussen (ist eine Art länglicher Schiffe) aus Rußland herunter kommen, und allerhand grobe Waaren an Leder, Hanff, Flachs, Potasch, Talc, Wachs, Leinsaat, Korn, &c. mit herunter bringen, was hernach die nach Riga jäbelich in unbeschreiblicher Menge kommende Holländische, Teutsche, Englische und Französische Schiffe dagegen zu fahren, und wie ohne Widerspruch Riga einer der considerabelsten Handels-Plätze an der Ost-See sey, solches ist mit vielen Beweisthümern in unsern Schwedischen Kauffmann dargethan worden. Narva profitiret von denen Ausflüssen der Peipus und Ladogaischen See, als vermittelst welcher ihr grosse Partheyen Novogorodischer und Pleskauischer Waaren zu geführet werden. Und so viel von Rußland und seiner Flüße Bequemlichkeit zu denen Commerciis.

Schweden, Dänne-marek und Norwegen können sich zwar keiner sonderbaren Flüße rühmen, welche zur Beförderung ihrer Ausländischen Commerciorum etwas beytragen solten, indessen giebt es doch noch einige Inländische welche denen Einwohnern in Transport ihrer Bedürfftnissen wohl zu staten kommen, unter solchen ist in Schweden der Dalecarlus in Upsland, welcher in den G. bürig so Schweden von Norwegen scheidet entspringet, und einen Lauff von mehr als 60. Meilweges hat, ehe er sich in den Sinum Bothnicum stürzet, wiewohl er an den wenigsten Orten schiffbar ist. Finnland hat den Fluß Kyrmen, der sich ebenfalls in gedachten Sinum ergießet. In Lappland seynd der Umea, Lulehao, Pitheao, Tornea und Kimin bekannte Flüße, der berühmtesten Schwedischen Flüße einer ist auch die in der Provinz West-Gottland stießende und aus den Wenner - See kommende Elve oder Gotthelff, welche sich ehe sie nach Gothenburg kommt mehr als zehen mahl über grausame hohe Felsen, mit einem entsetzlichen Geräusch herunter stürzet, das erste mahl geschiehet es nicht weit von Wenner - See selbst in den so genannten Hallberg der mit den

Rheinfelder Rhein-Fall etlicher massen kan verglichen werden, der andere geschiehet etwan 300. Schritt weiter hinab eine halbe Meile von Wenersburg, an den Schmur oder Gothberg, woselbst man recht über den Fall eine Brücke vor die so nach Gothenburg oder Stockholm reisen gebauet hat, hierauff folgt der dritte Fall noch 200. Schritt weiter hinab, welcher wie auch der vorige noch grösser als der erste seyn, der allerstärkste aber ist die sogenannte Trollhetze da sich die Elve zwischen 5. unterschiedlichen Inseln fünffmahl nach einander über hohe Felsen herunter stürzet, und zwar ist der grösste Sturz über 60. Fuß hoch, man nennet diesen Ort auf Gotisch die Trollhetze welches so viel als Teuffels-Wärge bedeutet, weil sich viel Gespenster daselbst sehen lassen, und auch Mörder und Räuber daselbst auffhalten, endlich so hat die Elve noch ein paar anderer Fälle, bis sie sich gar unterhalb Gothenburg in die Nord-See stürzet, das einige Negocium welches dabey möchte zu bemercken seyn, ist dieses, daß an den Wenner-See grosse Mast-Bäume und viel Pallisaden gebauet werden, welche man hernach über diese Fälle hinunter springen, und gar nach Gothenburg flößen läßt, von dannen sie hernach weiter per mare in andern Ländern verführet werden, der Kupffer- und Eisen-Hammer wie auch der Schneide oder Säge-Mühlen zu geschweigen, die hin und wieder an denen Schwedischen Flüssen liegen, auf deren einigen hernach die fabricirte Waaren bis an die Niederlags- oder Kauffmanns-Magazinen gebracht, und von solchen weiter in frembde Länder verführet werden.

Norwegen hat den Fluß Teno oder Tenobii und bey Drontheim einen andern Golan genannt, welche aber alle beyde der Commerciens wegen nicht viel zu bedeuten haben, gleich also ist es auch mit denen Dänischen kleinen Flüssen beschaffen, man wolte dann die Eyder in Holstein und die Schley ausnehmen, auf welchen beyden noch wohl ein grösseres Commercium als solche Flüsse dermahlen nicht haben, Lente eingerichtet werden.

Churland, Preussen und Polen als Rußlands nächste Nachbarn, haben folgende schiffreiche Flüsse, und zwar Churland erstlich die Buldera oder Mussa, die Winda, über Bertau, die Memel, die Abace, die Beerse, Sweet, Weeszaet, Tzeetzer, Bartow, Eco und die Niß, unter welchen allen die Windau der Schiff-Fahrt halber etwas Nutzen schafft. In Preussen fließet die Memel, Elbing, Inster, Passenge und Pregel &c. welcher letzere sehr Fisch- und schiffreich ist, wie dann aus Littauen und Polen, ein grosser Handel darauff mit Korn, Flachs, Hanff, Fein-Saat, Fiöß-Holz und andern Waaren mehr nach Königsberg getrieben wird, von diesen Pregel ist zu mercken, daß in der

Nages

Rogenetischen Ampt in Littauen ein Fluß Szelup genannt zu finden sey, der in den Memel-Fluß einfällt, welche Memel sich hernach wieder in zwey Theile theilet, davon das eine in das Eburische Haf, das andere aber so den Nahmen Memel behält in die Ost-See fließet, aus jenen Theil nun nehmlich dem Eburischen Haf ist vor einigen Jahren die daraus geleitete Deime bey dem Ampt und Schloß Tapiau durchstochen und in die Pregel geleitet worden, also daß nunmehr die Littauer aus der Szelup bis in die Memel, folglich in den Eburischen Haf, aus solchen durch die Deime in den Pregel und endlich nach Königsberg in Preußen, von dar ferner in den Preussischen Haf, und endlich bey der Pillau gar in die Ost-See gelangen können.

Polen hat seinen Weichsel-Ström, welcher in den Schlessischen Herzogthum Teschen, aus den Carpathischen Gebürg entspringt, und bey unterschiedlichen grossen und kleinen Städten vorbeylaufft/ als da sind Oswieczin, Cracau, Sendomir, Casimir, Lublin, Warschau, Ploczko, Uladislaw, Thorn, Culm, Bromberg, Graudentz, Neuenburg, Elbing, Marienburg und Danzig, woselbst ein Arm sich nicht weit davon nehmlich bey Weichsel-Münde, in die Ost-See, der andere aber in das frische Haf ergießet, man hält davor, daß dieser Fluß vormahls die Gränze zwischen Sarmatiam Europæam, und Teutschland gemacht habe. Er läufft über 100. Polnische Meilen, und thut in solchen seinen Lauff so wohl denen Commerciis als Einwohnern, grossen Nutzen, welches beydes die grosse Handels-Städte Thorn, und Danzig wohl bezeugen können, von welchen sonderlich diese letztere eine freye Aus- und Einfahrt vermittelst des Weichsel-Ströms in die Ost-See hat, der ihr auch die Menge der Rauffahrden-Schiffe von andern ausländischen See-Plätzen zuweg bringet, welche Jahr aus Jahr ein, häufig nach Danzig kommen, und considerables Parthey-Waaren dahin bringen, auch hernach andere Polnische Preussische, und Littauische Waaren, sonderlich Korn, Leder, Wachs, Wolle, Hanff, Flachs, Hopfen, Falch, Honig, und andere Waaren mehr, wieder von dannen abholen, zu welchen Ende auch die vortreffliche Dantziger Speichers, Pack- oder Korn-Häuser, item die Pfund- und Pack-Kammer, die Stadt-Waage samt der Börse oder den Junckern-Hoff schenewürdig seyn, nechst den Weichsel-Ström hat Danzig auch noch 2. Flüsse, nehmlich die Morlaw, und die Rodauna, die den Bernstein mit sich führet, der in der Insul Naring, und in den grossen Wärd, wo die reichste Bauren wohnen, gesamlet wird.

Ausser der Weichsel hat auch Polen noch folgende, mehrentheils zur

Schiff-Fahrt brauchbare Flüße, als die Warta, so in Klein-Polen entspringet, und welche Siradin, Kalisch, Posen, Oltia, und andere Orter mehr bewässert, und folglich in die Oder fällt.

Der Nieper oder Borystheneß, der einen Theil von Lithauen durch, und Kiow und Simolensko vorbeÿ laufft, sodann in die Ukraine kommt, und endlich unweit Ockzakow in das schwarze Meer fließet.

Der Niester entspringt nahe bey den Lembergischen See, laufft Halicz und Caminieck vorbeÿ, und fällt endlich in das schwarze Meer, nahe bey Bialogorod.

Der Bog oder Bohus entspringt aus einem See auf denen Podolischen Gränzen, gehet bey Constantinow, Bar und Braclaw vorbeÿ, und fällt endlich in den Nieper, ohnweit Ockzacow.

Der Bug entspringt in Roth Reußen, nahe bey Olesko oder Zborow, laufft unterschiedliche Städte sonderlich auch Warschau vorbeÿ, und kommt endlich bey Wischegrod in die Weichsel.

Der Niemen oder Neimenus entspringet nahe bey Sloim oder vielmehr Nessiviez in der Woywodschafft Novogrodec, und fällt endlich in die Ostsee bey Tylsa.

Der nahen Nachbarschafft mit Polen wegen, wollen wir nun auch, ehe wir noch zu Deutschlands Flüßen schreiten, vorher die Hungarische und Siebenbürgische küniglich bekuchten, unter denen die vornehmsten mehrertheils Fisch- und Schiffreich seyn, und zwar seynd unter solchen erstlich die Waag, die bey Gutta in die Donau fällt, ferner die Gran, welche eine Stadt gleiches Rahmens wie auch Neusol beneket, die Theys, die Draw, die Sau, und vor allen die Donau, welche aus Deutschland herkommt, und da sie teutscher Geburt ist, doch hierauff Ungarisch, ferner Griechisch oder Räkisch, endlich gar Türckisch wird, wie solches ein lustiger Poet, (der den Schaden, welchen bey manchen Menschen das Reisen in frembde Länder thut, durch den Lauff des Donau-Stroms abbilden wollen,) in folgenden Frankösischen Versen gegeben hat:

Nous voyons tous les jours le Danube inconstant  
 Qui tantôt Catholique & tantôt protestant  
 Sert Rome & Luther de son onde  
 Et qui comptant apres pour rien  
 Le Romain & le Lutherien



Finit sa Course Vagabonde  
 Par n'etre pas même Chretien  
 Rarement a courir le monde  
 On devient plus homme de bien.

Welches zu teutsch also lauten möchte:

Die Unbeständigkeit des grossen Donau-Stroms  
 Erhellet auch daraus, daß er bald da wo Roms  
 Bald auch Lutheri Lehr vor andern wird gepriesen,  
 Ohn einig' Unterscheid läßt seine Fluten fließen,  
 Bald aber sie verläßt, und sich in Pont Euxin  
 Nach langen Umschweiff giebt dem Türcken endlich hin.  
 Dieß kan uns insgesamt ein schönes Gleichniß geben,  
 Daß vieles Reisen nicht verbessere unser Leben.

Eben diese Donau ist es auch, welche in den letzt verwichenen und auf Christlicher Seiten siegreich geendigten Türcken-Krieg, zwey mächtige Schiffs-Armamenten (nehmlich das Römisch Kaiserliche, und das Türkische) auf ihren Rüfen gesehen, ihre Fluten aber mit vieler tausend Türkischer Erb-Feinde Blut und Körpern, welche man theils auf ihren Schiffen erschossen, theils in die Luft gesprengt, oder aus der zu Land über sie gewonnenen Bataille in diesen Fuß gejaget, und darinn ersäuffet, oder auch todt hinein geworffen hat, gefärbet und angefüllet worden, nicht weniger wird sie auch seiter den letztern mit denen Türcken bey Passarowitz An. 1718. den 21. Julii gemachten Frieden, von der in Wien auffgerichteten Orientalischen Compagnie ihren reich-beladenen Rauffahrd-Schiffen zwischen Wien und Belgrad (als woselbst die Niederlag und das Haupt-Magazin der Compagnie ihrer Teutschen und Türkischen Waaren ist) täglich befahren, dan also lautet der hierüber und wie es mit allen Hungarischen Flüssen und Strömen und der dar auffh-benden Jurisdiction zwischen beyden Hohen Puissancen, nemlich Seiner Römisch Kayserl. Majestät und den Ottomannischen Reich gehalten werden soll, mit denen Türcken gemachte Vergleich:

Artic. 1. Die Provinzen Moldau und Wallachey, so theils an Pohlen, theils an Siebenbirgen angrenzen, sollen, wie von Alters her, durch die darzwischen liegende Gebirge unterschieden und abgesondert bleiben, also daß von allen Seiten her die alte Gränz-Scheidungen beobachtet, und hiermit weder diß, noch jenseits einige Veränderungen vorgenommen werde: Und

diemeil der disseits des Mauta-Flusses gelegene Theil der Wallachen, samt der Vestung Temeswar und andern Orten in der Gewalt und Besitz Er. Röm. Kaiserlichen Majestät sich befinden, so sollen sie nachdem angenommenen Fundament dieses Friedens, uti possidetis, wie man dervahlen in Possession sehet, in Derselben Herrschaft und Gewalt verbleiben, dergestalt, daß erst-bemeldten Flusses Westliches Gestade zu dem Ottomannischen, das Westliche aber zu dem Römischen Reich gehören solle; Der aus Siebenbürgen herab kommende Fluß Alauta, soll biß an den Ort, wo er sich in die Donau ergießt, von dannen aber längst dem Ufer des Donau-Stroms, gegen den Paß Orlova, biß an den Ort, dem gegen über der Fluß Timock in die Donau fällt, zu Gränzscheidungen bestimmt werden; Und wie es vorhin mit dem Fluß Marosch beobachtet worden, also soll nun der Fluß Mauta, was die Tränkung des Viehes, das Fischen, und andere so nöthig als nützliche Vortheile anbelanget, beyder Partheyen Unterthanen frey und gemein seyn.

Denen Teutschen und ihren Unterthanen soll es erlaubt seyn, mit Last-Schiffen aus Siebenbürgen in die Donau hin- und wieder zu fahren; Denen Wallachischen Unterthanen aber wird erlaubt, sich der Fischer-Schifflein und anderer Nachen ohneiemand's Hinderniß zu gebrauchen. Jedoch sollen die Schiff-Mühlen an bequemen Orten, wo sie der Handels-Leute Schiff-fahrt nicht mögen schädlich seyn, mit gemeinsamer Einwilligung der an den Gränzen sich befindenden Gouverneurs postiret werden. Und diemeil Zeit währenden Krieges einige Bogari oder Edelleute, und andere geringern Standes aus der Ottomannischen Wallachen sich zu der Römisch-Kaiserl. Parthen geschlagen, als soll denenselben, Krafft dieses Friedens, frey stehen, zu ihren vorigen Wohn-Plätzen wieder umzukehren, sich daselbst aufzuhalten, und wie andere, ihrer Wohnungen, Güter und Ländereyen friedlich zu genießen.

Artic. 2. Von dem Orte wo der Fluß Timock in die Donau fällt, beyläuffig zehen Stunden auffwärts gerechnet, soll die Gränzscheidung beyder Reiche gesetzt werden, also, daß der Paß Iperlekbania mit seinen alten Territoriis, dem Otroman. Reslova aber dem Römischen Reich zugerechnet verbleibe, und von dannen zwischen dem Gebürge gegen Parakin fortgefahren werde, also, daß Parakin der Römisch-Kaiserlichen, und Kaspa der Ottomannischen Botmäßigkeit überlassen, mithin zwischen beyden, wie es die bequeme Situation leiden will, fortgegangen werde auf den Ort Istolas;

Und

Und nachdem man daselbst über die kleine Morava gesetzt, längst dem disseitigen Ufer auf Schabak, und zwischen Schabak und Bilana zu Lande auf Bedka der Weg genommen, und von dar gegen das Sokolische Gebiet auf Belin an dem Ufer des Drin-Flusses gelenket werde. Belgrad oder Griechisch-Weissenburg, Parakin, Stolah, Schabak, Bedka und Belina, sollen mit ihren alten Territoriis dem Allerdurchlauchtigsten Röm. Kaiser, weil Se. Majestät selbige in Besitz gehabt, Sokal aber und Kasna gleichfalls mit ihren alten Territoriis, dem Ottomannischen Reich verbleiben, anbey der Fluß Timock mit seinen Nutzbarkeiten von beyderseits Untertanen gemeinschaftlich genossen werden.

Art. 3. Dieweil von dem Fluß Drina bis an den Fluß Unna, an beyden Ufern des Sau-Strohms, die theils offene, theils unmauerte Schloffer und Palacken, mit Soldaten des Römischen Kaisers besetzt sind, sollen sie mit ihren alten Territoriis, nach dem Fundament des Friedens, in besagter Röm. Kaiserl. Majestät Gewalt verbleiben, in welchem Absehen auch der ganze Sau-Strom mit seinen Ufern Deroselben zu Lande verbleibet.

Art. 4. Von dem Orte wo der Fluß Unna sich in die Sau ergießet, bis an das Territorium des Places Alt-Novi, welchen die Ottomannische Pforte besitzet, sollen die an dem Oestlichen Ufer gelegene Orte, Fassanowitz und Dobiza, wie auch etliche Thüren und Insulen, weil sie mit Röm. Kaiserl. Garnisonen besetzt, nach dem Fundament des Friedens, mit ihren alten Territoriis Sr. Röm. Kaiserl. Majestät verbleiben.

Art. 5. Gleichwie die Territoria des Places Neu-Novi, an dem Westlichen Ufer des Flusses Unna gegen Croatien, (welches Land damahls dem Allerdurchlauchtigsten Röm. Kaiser zuständig war,) nach dem Carlowitzschen Friedens-Schlusse, wegen einiger Unschelligkeiten und Streit, so zur Zeit der Gränzcheidung entstanden, worüber man auch die so genannte Palacke demoliret, dem Ottomannischen Reich eingeräumet worden; Also sollen sie nunmehr zur Versöhnung und Genugthuung, der Röm. Kaiserlichen Majestät wieder eingeräumet werden, und in Deroselben Gewalt mit allen ihren innerhab denen alten Gränzen gelegenen Orten und Ländern kommen.

Artic. 13. Die Kauff- und Handels-Leute beyder Partheyen sollen nach den vorhin gemachten Friedens-Capitulationen, in den Gebieten beyder Reiche die Handlung frey, sicher und friedlich zu treiben befugt seyn. Denen Kauffleuten und Untertanen, von was vor einer Nation sie auch seyn  
mögen,

mögen, wann sie aus Landschafften kommen, welche bereits dem Röm. Kayser unterworfen, oder in das künfftige durch Se. Majestät von Christlichen Potentaten noch mögen erworben werden, soll zu Wasser und zu Lande, wie sich die hierzu verordnete Commissarii vergleichen werden, unter Zeichen und offenen Patenten von dem Röm. Kayser in die Ottomannische Reiche und Länder eine friedliche Ein- und Rück-Passirung offen stehen, kauff- und verkauffen erlaubt seyn, und nachdem sie die nothwendige Zölle und Auflagen entrichtet, sie mit nichten incommodirt, sondern vielmehr geschüzet werden.

Es sollen auch so genannte Consules und Dollmetscher, welche der Kauffleute Geschäfte u. Interesse beobachten, (wie vorbemeldte Commissarii es vergleichen werden,) in denen Ottomannischen Gebieten geordnet, und der denen übrigen Christl. von dem Tribut befreyeten Nationen zu gestandene Faveur, denen Röm. Kayserlichen Kauffleuten gleichfalls bestättiget und zu gelassen werden, damit auch sie gleiches Nutzens und Sicherheit genießen können. Denen von Algier, Tunis und Tripoli, und anderen denen es zu verwehren nöthig ist, soll ernstlich anbefohlen werden, daß sie ins künfftige nichts unternehmen was den Friedens-Capitulationen zu wieder lauffen möche. Es sollen auch die an der See gelegene Inwohner des Schlosses Dulcigno im Zaum gehalten werden, daß sie hinführo die See-Raubereyen einstellen, und die Kauffardey-Schiffe nicht feindlich angreifen und in Schaden bringen, zu welchem Ende ihnen ihre Fregatten und andere Raub-Schiffe sollen weggenommen, und andere zu erbauen verboten werden, und zwar dergestalt, daß solche See-Räuber, welche wieder die Kayserl. Friedens-Capitulationen, die Handels-Schiffe anzugreifen, und ihnen Schaden zuzufügen sich unterstehen werden, nachdem alles geraubtes Gut wieder heim gegeben, und der Schaden und Verlust ersetzt, jauch die Gefangene, so sie weggenommen, in die Freyheit gestellet, nach den Gesetzen, wie es die Gerechtigkeit erfordert wird, andern zum Exempel, nach der Schärffe sollen abgestraffet werden.

Damit aber, was die Handlung betrifft, alles ohne List und Gefabr bleiben möge, so soll, was von denen beyderseits verordneten und hierüber tractirenden Commissarien wird beschlossen und determiniret worden seyn, ratificirt, und denen Capitulationen einverleibet und beygefüget werden.

Es bestehen aber obbesagter Compagnie Waaren die sie von Wien ab nach Ungarn führet, in allerhand Gold und Silber auch Eisen und Messing, Kram Waaren, ferner in feinen Luchern, Seidnen und Wollnen Etoffen, in etwas Gewürz und Droguistereyen da hingegen aus Belgrad und anderen  
Unga-

Ungarischen Orten wieder zu rück kommet, rohes Ochsen- und Büffel-Leder, unterschiedliche Mineralien, darunter auch das Aurum pigmentum von welchen Handel D. Becher in seiner Narrischen Weisheit und weisen Narrheit, wie es der vorigen Orientalischen Companie damit ergangen, eine gewisse Erzählung giebet, ferner so kommen auch durch diesen Weg über Belgrad sehr viel Levantische und Türkische Waaren, als Thee, Caffee, und Taback, Türkisch Garn und Camel-Haar, Baum-Wolle, rohe Seide, etwas Cotsen-Zeug, einige Droguistereyen, &c. welches alles der Holländer und Engländer ihre Levante-Fahrt, wie auch was sonst über die Caspische See durch Rußland und so ferner über die Ost-See nach Teutsch- und Holland an Seide gegangen, schon etwas Eintrag thut, künfftig auch noch mehr thun möchte, wann eben dieser Compagnie ihr allbereit an und auff den Adriatischen und folglich den Mittel-Meer auf guten Fuß stehendes See-Commerciem sich weiter ausbreiten und vergrößern solte, wie angenehm auch das Ungarische Kupffer und Weine seyn, welche beyde ebenfalls häufig in und aus Ungarn zu Land und Wasser verführet werden, solches ist bekannt.

Die Theiß (welche nebenst der Donau das Königreich Ungarn in Ober- und Nieder-Ungarn theilet und welche so Schiffreich ist, daß man sagt der dritte Theil ihres Wassers bestehe aus Fischen,) kommt aus den Carpathischen Gebürg, und scheidet zu gleich Ungarn von Siebenbürgen, vier Meilen von ihrer Quelle ist sie schon Schiffreich und fället endlich bey Belgrad in die Donau, man bringt auff derselben das Ungarische so genannte Stein-Salz, welches häufig in denen Ungarischen und Siebenbürgischen Salz-Gruben gegraben, und hernach hin und wieder auff der Donau und andern Flüssen in die Ungarische Gespanschaften und Städte biß nach Preßburg (aber nicht weiter hienauff) verführet wird, weil die Desterreicher solches nicht leiden wollen, damit es ihren Salz keinen Eintrag thue, wann die Theiß zu weilen überläufft, so läßt sie eine so grosse Menge Fische bey ihren Wiederablauff auff den Lande liegen, daß man solche theils die Schweine aufffressen, theils vergraben lassen muß, damit die Luft nicht davon inficiret werde, hierbey wäre nun wohl zu untersuchen, da so wohl in der Theiß als auch in der Ungarischen Donau grosse und ungeheure Welse und Haufen vielfältig gefangen werden, ob solche und einige andere Theiß-Fische, wie auch das Ungarische Ochsen-Fleisch sich nicht einsalzen, und wie jährlich mit viel tausend Tonnen aus Moscau, Chur- und Liefland geschiehet, in andern Ländern, als eine curante Waare verführen ließ, und zwar allenfalls nur so weit als man solche süglich hin zu Was-

fer bringen könnte, welches denen auf der Kayserslichen Erb-Lande ihrer Commerciens-Auffnahm Bestelkten zu weitem Nachdenken überlassen wird.

Siebenbürgen hat die Marosch und Aluta von welchen beyden Flüssen, in obigen Friedens-Articulis und was wegen des Gebrauchs derselben, zwischen beyden Kaysern pacisciret worden, Meldung geschehen, die Marosch entspringet in den Carpathischen Gebürg, und fällt bey Secedin in die Theis, die Aluta so auch daselbst ihren Ursprung hat und die Wallachey vorbeu fließet, ergießet sich endlich bey Nicopolin in die Donau.

Zu mercken ist daß weyland die Ungarn in ihren Fahnen vier Flüsse, nemlich die Donau, die Theis, die Drave und die Sau geführet, welche sie aber als sie unter ihren Fürsten Stephano zum Christenthum gebracht, besagter Fürst aber An. 1001. zur Königlichen Würde erhoben worden, wieder abgelegt, und ein Creuz davor in ihre Wappen und Fahnen geseket.

Die Siebenbürgische Wasser-Commercia betreffend, bestehen solche in den Transport des hin und wieder gegrabenen Stein-Salts, welches auf der Marosch nach einigen Ungarischen Gespannschaften verführet wird, man möchte auch darzu rechnen, daß dieser Marosch-Fluß so goldreich, daß man vielmahls gediegene Stücke Goldes zu einem halben Pfund und darüber, schwer darinn gefunden hat.

Von der Sau und Drav noch etwas zu gedencken, als welche beyde ebenfalls vor Ungarland sehr nutzbare Flüsse seyn, so entspringt jene in dem Craynerischen Gebürg, laufft hierauff Crayn durch, und unterscheidet hernach Croatiam von Slavonien, und Bosnien von Rascien, (welches ein Theil Serviens ist,) biß sie endlich bey Belgrad in die Donau fällt, die Drav hingegen kommt aus Steyrmareck, und stürzet sich endlich nachdem sie Steyrmareck und Slavonien durchstrichen, ebenfalls in die Donau.

Wir werden hier nicht unrecht thun, wann wir, (da wir bey Erzehlung obiger Flüsse in die Kaysersliche Erbland gerathen,) auch der übrigen darinn befindlichen Schiff- und nutzreichen Flüsse eine kurze Meldung thun, diesennach findet sich in dem Herkogthum Steyrmareck nechst der Drav auch die Muer, an welcher nicht allein die Haupt-Stadt Grätz samt andern ziemlichen Plätzen und Bestungen lieget, sondern welche auch von mehrmahligem Niederlagen, welche die Türcken daselbst durch die von Gott gesegnete Christliche Waffen erlitten haben, berühret worden.

Das Herkogthum Kärnthen hat den Glan-Fluß, welcher aus dem grossen Weid-See kommet, woraus einige der bekanneten Stadt Tiagenfurt  
ihren

ihren Rahmen herleiten wollen, nechst diesen erzeiget auch der Draw-Fluß diesen Land, sonderlich der Stadt Villach grossen Nutzen, indem vermitteltst desselben diejenige Güter, die aus Italien und Crayn, ferner ins Land und nach Salzburg gehen, eine gute Ecke darauff können fortgebracht werden.

Das Herzogthum Crayn giebet wie zuvor schon gemeldet, dem Sau-Fluß seinen Ursprung, an welchen Natmannsdorff, Crayenburg und andere Städte und Schlösser liegen, es fällt in solchen der Gurck-Fluß, von welchen auch nicht weit der Culp-Fluß ist, das Land zwischen diesen beyden wird die rechte alte Windische *Marck* genennet, welche in alten Zeiten wieder die Windische Völker in Slavonien und Croatien auffgerichtet worden, besagter Culp-Fluß machet meistens die Scheidung zwischen Mittel- und Uner-Crayn, in diesen Land ist auch der wunderbahre grosse Circnitzer See anzutreffen, in welchen man in einen Jahr jagen, fischen, erndten, und das Heu abnehmen kan, indem sein Gewässer aus unterirdischen Gängen zu gewisser Jahrs-Zeit heraus kommt, über 14. Tage aber nicht stehend bleibet, voraus aber hat das Herzogthum Crayn in einen seiner Theile, welchen man das alte Liburnien nennen möchte, die berühmte Stadt St. Veit an Flaum, oder Fiume, wie es in einigen Land-Carten bezeichnet stehet, welcher Platz nunmehr der berühmte See- und Handels-Platz geworden, auf welchen sich künfftig hin die Commercien der Kaiserlichen Erb-Lande der Navigation halber grosse Rechnung machen können, sonderlich wann man erst hinter alle die Vortheile und Beförderungs-Mittel kommen sollte, die sich noch gar leicht dabey anbringen liessen, nahe bey solchen ist die Stadt Triest an Adriatischen Meer, von welcher der daran stossende Meerbusen il Golfo di Trieste von denen Italiänern genennet wird, vor diesen war auch Aquilegia, oder Aglar in dieser Gegend eine berühmte Handels-Stadt, die aber von Attila, der Hunen König zerstöhret worden, also daß sie sich seiter der Zeit nicht wieder erhohlen können.

Ist noch übrig von der Graffschafft Tyrol, und denen darinn befindlichen Flüssen etwas zu gedencken, solche seynd nun vornehmlich die Etsch und der Inn, an diesen liegt in den so genannten Innthal die Haupt-Stadt in Tyrol, und vormahlige Erz-Herzogliche Residenz, nemlich Innspruck, besser hinauf an den Fluß die St. Hall, woselbst ein berühmtes Salzwereck ist, da in den nechsten Gebürg die Salz-Steine, wie ein anderes Erz aus dem Berg heraus gehauen, folglich in grosse darzu gemachte Gruben geworffen werden, die man alsdann mit süßem Wasser anlauffen läßt, da dann die

Saltz-Steine schmelzen, und das Unreine sich zu Boden setzet, das klare wird hierauff in hölzern Röhren in die Stadt zu denen Saltz-Pfannen geleitet, deren 4. jede 48. Werck Schuh lang, eben so breit, und 3. tieff seyn, man erheizet solche mit Wind-Defen, die ungefehr 4. Schuh weit, und 6. hoch seyn, an den ganzen Werck arbeiten über tausend Personen, und rüchten sich leichtlich die Jährliche Einkünffte daron nach abgezogenen Unkosten über hundert und funffzig tausend Guldten betragen, wie nun solcher Gestalt der Inn-Fluß der Gräffschafft Tyrol sehr nützlich zu ihren Commerciis ist, also ist solches auch nicht weniger die ebenfalls in Tyrol entspringende Etsch Lateinisch Athesis genannt, welche aber weil sie allzuschnell fließet, und unterwegs was sie von Bäumen und Gebüsch antrifft, mit sich wegreißt, auch viel Wirbel und Strudel hat, nicht eher als zu Verona Schiffbar wird, wie hernach mit mehrern, wann wir von denen Italiänischen Flüssen handeln, davon wird geredet werden.

Nunmehr ist es Zeit, daß wir uns zu unsern geliebten Teutschen Vaterland wenden, und auch in solchen die Schiffreiche Flüsse, mit welchen es von Gott gesegnet worden, auch was vor Commercica und Schiffahrt auf solchen von Ein- und Ausländern getrieben werden, künzlich beleuchten, es seynd aber unter solchen Flüssen Sechs die vornehmste, nemlich die Donau, der Rhein, der Mayn, die Weser, die Elbe, und dann die Oder.

Der erste Fluß ist die Donau, welcher nach dem Egyptischen Nilo der größte und berühmteste in der Welt (außer dem offenbaren Meer) zu seyn pflaget. Solcher entspringet in Schwaben zu Don-Eschingen, und zwar in einem Schloß allda, so dem Grafen von Fürstenberg zugehörig. Diese Quelle nun, daraus ein so Welt-bekandter Fluß entspringet, ist mit einer Maur von 16. Schuh hoch, als eine sonderbare Curiosität umgeben; Von dar er dann seinen Lauff immer vermehret durch Schwaben, Bayern, Oesterreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien, Walachey und Moldau hin nimmet, auch sodann 60. andere kleinere Flüsse inzwischen in sich schlucket, biß er sich endlich gleichsam taumelend und sehr angetruncken in den Pontum Euxinum oder das sogenannte schwarze Meer ergießet, und daselbst hinein stürzet. Fließet also dieser Fluß, welches sonst wenig andere Flüsse thun, gegen Osten oder Morgen, und zwar auff etliche hundert Meilen weit, ehe und bevor er seinen Lauff vollendet. Die Haupt-Städte, welche er in Teuschland vordurch fließet, sind Ulm, (bey welcher Stadt er anhebet schiffreich zu werden.) Donauwert, Ingolstadt, Regensburg, Straubing, Passau, Linz, Krems und Wien; da denn ferner zu wissen,



sen, daß derselbe Fluß so weit als er Teutschland berühret, in die Ober- und Nieder-Donau pfließt abgetheilet zu werden. Die Ober-Donau ist nach Bayern und Schwaben, die Nieder-Donau aber nach Oesterreich und Ungarn hin. Sonsten ist auf der ganzen Donau eine treffliche Passage, und kan man von Ulm aus darauff gar leichtlich in Bayern, Oesterreich, Ungarn, ja gar bis in die Türckey und in andere dergleichen weit-entlegene Dertter gelangen. So haben auch die Schiffe aus Tyrol, vermöge des Flußes Inn ihren Gang auf derselben. Von diesem fürtrefflich- und Welt-berühmten Fluß der Donau, ist ein sonderlicher Tractat heraus, so genant wird Eigmunds von Bircken Donau-Strand.

Der andere unter denen berühmtesten Flüssen Teutschlandes ist der Rhein. Dieser nimmet seinen Ursprung in der Schweiz, in specie im Graubundner Lande, gehet hernach durch den Bodensee, und fließt endlich gegen Norden bis in die Nieder-Lande; Da theilet er sich in unterschiedene Arme, und kömmt endlich in die Nord-See. Von diesem Rheine ist unter andern dieses absonderlich Ruhm-würdig zu bemercken, daß nicht wohl ein Fluß zu finden seyn wird von allen, wie sie auch Nahmen haben mögen, welcher so viel hohe Herrschofften und Fürstenthümer durch und umfließt, als eben derselbige in seinem Umiauff bestreicher. Sonsten wird dieser Fluß auch, so weit als er durch Teutschland fließet, in den Ober- und Nieder-Rhein abgetheilet. Jener erstrecket sich vom Bodensee an bis nach Maynz hin; dieser aber fänget bey Maynz an, und gehet hinunter bis an die Holländische Gränzen, wo nemlich Castrum Schenckia-uum, die Vestung Schenckenschank ist. Diese Vestung ist von Martin Schencken, einem Holländischen General erbauet oder angelegt worden, daher sie den Nahmen bekommen. Es ist aber von dem Rheine oben gedacht worden, daß derselbe in denen Nieder-Landen sich in unterschiedene Arme zertheile, da dann zu wissen daß der Arm in welche er sich theilet, Vier seyn. Der erste, so Waalis die Wahl oder Wael genennet wird, gehet ab bey der Vestung Schenckenschank auff Niemegen zu, und vermischer sich bald darauff mit der Maaf. Der andere Arm, so Kala die Zfel genant wird, gehet ab nicht weit von Arnheim, und ergießet sich bey Campen in die Süder-See. Der dritte Arm, welcher Leccus der Beck genennet wird, gehet ab nicht weit von Eulemburg, und fließet nachmals in die Maaf. Der vierdte und letzte Arm behält den Nahmen des Rheins, und gehet derselbe auff die Stade Utrecht, und von dar auff Leyden zu, da er denn endlichen seinen Lauff in Holland unfern dem Meer (woselbst er sich im Sande verlieret) zu enden pfließet.

Der dritte Fluß unter denen grösssten und vornehmsten Flüssen Teutschlandes ist der *Mayn*. Dieser entspringet in Francken an den Böhmischem Grängen, auff dem von der Stadt Hof nicht weit enliegenden Fichtelberg, fließet nachmals gegen Westen in unterschiedlichen Krümmen viel berühmte Dörfer vorbey, wie in der Land-Charte zu sehen: Als nemlich unter Bamberg auff Hoffurt, Schweinfurt, Kitzingen, Würzburg, Wertheim und Franckfurt (so dahero am Mayn, zum Unterscheid eines andern an der Oder liegend also benennet wird,) hernach setzet er seinen Lauff fort, biß selbiger endlich nächst oberhalb Maynz in den Rhein fällt. Von jetzt gedachtem Fichtelberge (welcher Berg seinen Nahmen hat von denen vielen Fichten-Bäumen, so auff ihm zu wachsen pflegen) ist dieses noch merckwürdig, daß auff dem Mayn aus demselben noch drey andere Flüsse entspringen, nemlich die *Rabe*, die *Eger* und die *Sale*. Siebet also dieser Berg vier Flüsse von sich, David Vechnerus setzet davon in seinem Breviario universæ Germaniæ p. 9. & 10. nachfolgende Worte: Mons Pinnifer, der Fichtelberg, ad fines Palatinatus Superioris & Bohemiæ sita est. Ex vertice ejus quatuor insignes effunduntur Amnes, ut sequens habet Tetrastichon:

Quatuor effundo Fluvios. Mons Pinnifer: Ex his  
Ad terræ partem quamlibet unus abit,  
Mœnus ad occasum fertur, sed Nabus ad Austrum,  
Egra Ortum, Boream denique Sala petit.

Der vierdte berühmte Fluß Teutschlandes ist die *Weser*. Diese entspringet in Hessen nicht weit von der Stadt Minden allwo die *Werre* und *Fulde* zusammen kommen, da denn von demselben Orte an der Fluß die *Weser* genennet wird. Nachdem nun daselbst die *Weser* ihren Ursprung genommen, so setzet sie ihren Lauff fort auf *Hoexter*, *Corvey*, (so ein Closter ist) *Hameln*, *Minteln*, *Minden*, *Nienburg*, *Hone*, *Bremen* / und gehet endlich hinunter biß in die *Nord-See*, wo nemlich das Land von *Hadeln*, oder das *Hadeler-Land* liegt.

Der fünffte unter denen Haupt-Flüssen so Teutschland anfeuchten und durchwandern / ist die *Elbe*. Diese entspringet in Böhmen / und zwar in *Montis Gigantei Valle*, in einem Thale des *Riesen-Berges*, welches Thal die da herum wohnende den *Teuffels-Grund* nennen. Sie nimmet aber, nachdem sie daselbst ihren Anfang bekommen ihren Lauff anfänglich gegen *Witaa* auff *Königsdorf* zu, hernach wendet sie sich gegen *Mitternacht*, und fließet durch ganz *Ober- und Nieder-Sachsen* auff *Hamburg*, allwo sie sehr breit

breit wird, und endlich in Hollstein bey Brunsbüttel einem Marck-Riecken, so etwan 17. Meilen von gedachter Stadt Hamburg liegt, in die Nord-See oder das so genannte Deutsche Meer gehet. Diese Elbe soll den Nahmen haben von Elf andern Flüssen so in selbige sich ergießen, ehe sie in die offenbare See oder das Meer kömmt. Wird auch sonst in die Ober- und Nieder-Elbe eingetheilt. Die Ober-Elbe ist gegen Böhmen zu; Die Nieder-Elbe gegen die offenbare See zu.

Der sechste und letzte Fluß unter den vornehmsten Flüssen Teutschland. S ist die Oder. Diese entspringet auff der Gränze zwischen Schlessien und Mähren, nicht weit von dem Städtlein Oder, und nachdem sie daselbst ihren Ursprung genommen so richtet sie ihren Lauff gegen Norden, und fließet durch Schlessien und die Marck Brandenburg in Pommern hinein, da sie denn endlich etliche Meilen unter Stettin als der Haupt-Stadt des Pommer-Landes, in denjenigen Sinum oder Meer-Bosm kömmt so der große Haff genant wird, und aus demselben nachmals duabus celebrioribus Faucibus Schwien & Dievenow, in die Ost-See oder das so genannte Baltische Meer gehet. Und dieses sind also die vornehmsten Flüsse Teutschlandes, welche man so astern die Haupt-Flüsse, oder auch wohl die Schiff-reichen Flüsse zu nennen pfleget, da wir dann gehöret wie sie alle, ausser dem Mayn, als welcher in den Rhein gehet, sich in offenbare Seen ergießen.

Diesen Haupt- und Principal-Flüssen folgen nun noch viel andere / welche sich mit denenselben conjungiren oder vermischen; Und zwar erstlich, was den Strom-Fürsten die Donau anbelaget, so vermischet sich in Teutschland mit derselben 1. Ilera, die Iser bey Ulm, 2. Blavus, die Blau / (welche von Blaubeyren herunter kömmt) ebenfalls bey Ulm, 3. Guntzius, der Gung bey Gungberg, 4. Wernicus, die Wernitz bey Donawert, 5. Licus, der Lech bey Rain, 6. Nabus, die Nab, nicht weit von Regensburg. Bey eben dieser Stadt ist noch ein Fluß der Regen genant, so ebenfalls mit der Donau sich conjungiret oder vermischet. Es rinnet aber dieser Regen-Fluß von Mitternacht her aus denen Böhmisschen Gränzen, gegen Mittag der Stadt zu. 7. Conjungiret sich mit der Donau, Ilera die Iser bey Deckendorff, 8. Oenus, der Inn bey Passau, solches ist ein großer u. Schiff-reicher Fluß, auf welchem die Schiffe aus Tyrol in die Donau gehen, 9. Traunus, die Traun unter Ebersberg / nicht weit von Linz. Dieser Fluß gehet bey einem Flecken Fischl genant, in einen Fisch-reichen Lacum oder See, kömmt nachmals bey der Stadt Gemünd wieder heraus, und gehet so dann fort auff Wels nach der Donau zu.

Der

Der Lacus oder See wird von der Frau die Frau-See genannt, ohne Zweifel darum, weil gedachter Fluß die See durchfließet. 10. Vermischet sich noch ferner mit der Donau Anissus, die Ens, bey der Stadt gleichen Namens, welcher Fluß Ober- und Nieder-Oesterreich von einander scheidet, und zwar also, daß es von demselben das Land Ob- und Unter der Ens genennet wird. 11. Iplus vel Ipsus, die Ips bey der Stadt Ips. 12. Campus, der Ramb oder Groß-Ramb, nicht weit von Krembs. 13. Moravus, die Morrau bey Heimbürg, harte an den Ungarischen Gränzen. Es ist aber bey der Donau zu mercken, daß unter derselben noch ein und andere Flüsse zu finden: Nahmentlich die Draw die Saw, die Calza, die Etsch und die Muer, von welchen Flüssen dann die ersten beyde sich zwar mit der Donau conjungiren, aber nicht in Teutschland, maßen die Draw sich mit derselben conjungiret unter Essect in Scavonien, die Saw aber bey Griechisch-Weissenburg oder Belgrad in Servien. Die andern Flüsse als die Calza gehet in den Inn-Fluß, nachdem sie vorhero die Erz-Bischöfliche Haupt-Stadt Saltzburg berührt oder vorbey gestossen, die Etsch nimmet durch das Trientische Bisthum ihren Lauff nach Italien zu, die Muer fällt endlich in die Draw, nicht weit von der Nieder-Steiermährischen Bestung Crackenthurn.

Mit dem Rhein vermischet sich in Teutschland 1. Illus, die Ill, ein wenig unter Straßburg. 2. Brulcha, die Breusche, ebenmäßig unter Straßburg. 3. Kinzingius, der Kinging beym Fort Kehl gegen Straßburg über. 4. Neckera, der Necker bey Mannheim. 5. Mænus, der Mayn bey Mainz, welcher Fluß aber sonst unter die Haupt-Flüsse gehöret. 6. Naha, die Nahe bey Bingen im Erz-Stifte Mainz. 7. Mosella, die Mosel bey Coblenz, im Erz-Stifte Trier. 8. Aggera, die Agger, nicht weit von Bonn im Erz-Stifte Cöln. 9. Rura, die Rur, nicht weit von Duisburg im Clevischen. 10. Lipia, die Lippe bey Niedervesel, ebenfalls im Clevischen.

Mit dem Mayn als dem dritten Haupt-Flusse Teutschlandes conjungiret sich 1. Rednitius, die Redniz, ein wenig unter Bamberg. 2. Sala, die Sale bey Gemund, welche zum Unterscheid der andern Sale, so in Thüringen fließet, und nach der Elbe zugehet, Sala Francicus, die Fränkische Sale oder die Sale in Francken genennet wird. 3. Tubaris, die Tauber, bey Wertheim.

Mit der Weser vermischet sich 1. Emmera, die Emmer, ein wenig über Hal. eln. 2. Ovva, die Obva bey Rieburg, in der Graffschafft Hoie. 3. Al-lera, die Auer oder Alre, nicht weit von Tedinghausen. In diesen Fluß kömmt noch

noch ein ander Fluß die Leine genannt, an welchem ein und andere vornehme Derter liegen, als Göttingen, Northeim, Einbeck, Hannover und Neustadt.

4. Vermischet sich mit der Weser Honta, die Honte, zwey Meilen unter Bremen. Der Fluß kömmt von der Stadt Oidenburg herunter.

5. Drepta, die Drepte, nicht weit von Ovelgun.

6. Luna, die Lun bey Stotel. Bey diesem Haupt-Fluß der Weser ist noch dieses zu mercken, daß neben derselben, und zwar zur Linken nach Holland oder denen vereinigten Nieder-Landen zu, sich noch ein Fluß findet, welcher eben zwar nicht in die Weser gehet, und sich mit derselben vermischet, dennoch hier muß mitgenommen und betrachtet werden, weil er mit zu Teutschland gehöret, u. einer nicht von denen geringsten Flüssen ist. Derselbe wird nun genennet Amaluis, die Ems solches ist ein ziemlich grosser und starker Fluß, so seinen Ursprung nimmt auf der Gränze zwischen der Graffschafft Rietberg und dem Stifffe Paderborn, es gehet derselbe durch das ganze Münsterische Land bis nach Ost-Friesland hin, da er sich dann zulezt nicht weit von der Stadt Emden in denjenigen Sinum oder Meer-Busen, quem Acco:æ à fluctuum rabie den Dollert nennen, ergießet und da hinein fällt. Ehe er aber in den so genannten Dollert gehet, nimmet er zuvor bey der Stadt Meppen noch einen andern Fluß welcher Hase, die Hase genennet wird, zu sich.

Mit der Elbe als dem fünfften Haupt-Flusse Teutschlandes vermischet sich

1. Orizius, die Orliß bey Königgrätz.

2. Giesera, die Gieser bey dem Schlosse Brandeisß.

3. Muldavia, die Muldau bey Melknieß.

4. Egra, die Eger, nicht weit von Leutmeritz.

5. Aqua nigra, das schwarze Wasser, wie es insgemein genennet wird, nicht weit von Schmiedeberg, in dem Herzogthum Sachsen oder so genannten Ebur-Crayse. Von einigen unter den Gelehrten wird dieses Wasser Clyster niger, die schwarze Eyster benabmet, damit sie von der andern Eyster welche im Voigt-Lande nicht weit von der Stadt Adorff entspringet, und durch Meissen unter Merseburg in die Sale gehet, unterschieden werde.

6. Vermischet sich auch mit der Elbe Mulda, die Mulde bey Dessau. Hier ist ein trefflicher Lachs-Fang. Sonst ist von diesem Molda-Flusse zu mercken daß derselbe durch ganz Meissen gehe, und unterschiedliche kleine Städte sich daran befinden als Zwißau, Colditz, Wurzen, Gröna, Eulenburg und andere mehr.

7. Sala, die Sale bey Calbe, hier ist wiederum ein trefflicher Lachs-Fang.

Mit diesem Sal-Fluß aber vermischen sich noch andere unterschiedliche u. zwar nachfolgende Flüsse, als

1. die Unstrut, welche über Mühlhausen in

Thüringen entspringet, und von dar mitten durch das ganze so genannte Thüringer-Land hindurch fließet, sie vermischet sich mit der Sale bey Naumburg. 2. Die Elster, welche aus dem Voigtlande kömmt, vermischet sich mit der Sale unter Merseburg, von welchem Elster-Fluß allbereit droben bey der schwarzen Elster gedacht worden. 3. Die Pleiße, welche aus Meissen kömmt, vermischet sich mit der Sale über Halle. An dieser Pleiße liegen sonst zwey vornehme Städte, nemlich Altenburg und Leipzig. 4. Die Wipper, so aus dem Mansfeldischen herauff kömmt, vermischet sich mit der Sale über Berenburg. Und denn endlichen 5. die Bude, welche aus dem bey We-nigeroda gelegenen Brockens-Berge entspringet, und nachmals auff Quedlinburg, Gröningen, Oscherleben, Egeln und Staßfurt zugehet, selbige vermischet sich mit der Sale unter Berenburg.

8. Conjungiret sich mit der Elbe Tangra, die Tanger bey Tangermünde. 9. Havela, die Havel bey Werben. Sonsten fließet auch bey Spandau in den Havel-Fluß die Spree, welche von Berlin kömmt. 10. Elda, die Elde bey Dömitz, so eine Vestung ist in Mecklenburg, da denn zu mercken, daß dieser Fluß allhier eine rechte Insel mache. 11. Alstera, die Alster oder Elster bey Hamburg. 12. Elka, die Este, ein wenig unter Buxtehude im Herzogthum Bremen. 14. Rhynus, der Rhyn bey Güststadt, einer Dänischen Vestung in Holstein. 15. Stora, die Stoer, nicht weit von Krempe in Holstein. 16. Gestz, die Geste, unter Nienhus im Herzogthum Bremen. Es ist auch noch ein Fluß in Holstein, die Eider genannt, so aber nicht in die Elbe sondern in die offbare See gehet.

Endlichen was noch die Oder anbelrifft, als den letzten Haupt-Fluß Teutschlandes, so vereinigen und vermischen sich ebenfalls mit derselben unterschiedliche Flüsse, und zwar 1. Oppa, die Oppe, nicht weit von Oderburg. 2. Elka, die Else bey Oderburg. 3. Nissus, die Neisse bey Schurgast. Es muß aber diese Neisse nicht mit der Neisse in der Lausnitz confundiret werden, als welche ebenmäßig sich mit der Oder eine Meil Wegs unter Guben vermischet. 4. Olavia, die Olau oder Olo bey Breslau. 5. Bartschius, die Bartsch, ein wenig unter Köben, allwo vor diesem Johann Hermann der berühmte Prediger gewesen. Sonst lieget an diesem Fluß Herrnsstadt, Trachenberg und Mütsch. 6. Robe, der Rober bey Crossen. 7. Warta, die Warte bey Cüstrin. Ist ein großer und starker Fluß der aus Polen kömmt, und lieget unter andern an demselben, Landsberg, so ein sehr Fisch-reicher Ort ist, sonderlich von Hechten und andern Fischen mehr. 8. Plona, die Plone, nicht weit von Dam

in Pommern. 9. Inna, die Zbue, nicht weit von Golnow ebenfalls in Pommern. Und so viel von denen Flüssen Teutschlandes, so wohl Haupt- als auch andern Flüssen, welche sich mit ihnen conjungiren.

Nun auch etwas von denen auf solchen sechs teutschen Haupt- und ihren Neben Flüssen vorfallenden Commerciis zu gedennen, so gehen solche auff der Donau gleich bey Ulm an, seynd aber nicht groß in Consideration, weil ersilich Oesterreich und so auch Beyern selbst von allen einen Überfluß hat, was zu des Leibes Nahrung und Nothdurfft erfordert wird, und also keiner grossen Zufuhr frembder Waaren bedarff, solche auch in vielen Dingen noch weniger werden würde, wann man erst einige noch abgängliche Waaren, als Tabac, Seide, gewisse Arten von Farb-Waaren, und dergleichen selbst in Land cultiviren und pflanzen wolte, weil aber solches biß anhero nicht geschehen, so muß nothwendig von dergleichen Waaren noch eine Zufuhre seyn, über welche hernach auch viel über die Schweiz gelommene Französische und auch Italiänische Waaren, ingleichen eine grosse Quantität Nürnberger Handwerks- und dann so viel Holländische, Ost- und West-Indische, auch einländische Manufactur-Waaren, viel frembde Weine, als Spanische, Rheinische und Mosler, ferner grosse Parteyen gefalsener und trockner Fisch-Waaren, mancherley Sorten Friandises oder Lecker-Waaren, und dann auch grosse Quantitäten Teutscher und im Reich verfertigter Wollen-Seiden- und Baumwollenen, auch Eisen, Kupffer und Messinger Manufacturen u. auff der Donau hinunter-wärts versandt, und theils in Oesterreich, theils auch in Ungarn und weiter hinaus an selbiger Länder Einwohner abgesetzt und consumiret werden, des Salz-Handels zu geschweigen, der in denen Oesterreichischen und Bayerischen Salz-Niederlag-Städten mit Salz getrieben wird, item, auch der Speditions-Güter, die aus Italien, Tyrol, Steuermarek und andern Kayserlichen Erb-Landen kommen, und hin und wieder vermittelst der Donau ein Stück Wegs weiter unter- oder oberhalbts versendet werden, woben dieses noch zu bemerken, daß wann man sich von Ungarn aus biß hinauff in Schwaben ein wenig mehr angelegen seyn ließ, den Donau-Strom an seinen Ufern dergestalt zu optiren, daß die hinunter gegangene Schiffe auch wieder beladen herauff kommen könnten, solches dem Donau-Commercio eine weit lebhaftere Gestalt geben würde als selbiges dermahlen nicht hat; So aber siehet man weder in Oesterreich noch Bayer-Land in diesem Stück wenig Anstalt darzu, ob solche Länder gleich in andern Negociis etwas guffzuleben scheinen, da auch in der Donau drey sehr gefährliche

Passagen vor die Schiff-Leute seyn: Als nemlich die Erste, nahe bey der Stadt Linz in Ober-Österreich insgemein der Sau Rüssel genannt, wegen eines also gestaltten Fessens der sich weit in die Donau hinein erstrecket, und um welchen sich die Donau grausamer Weise herum drehet, und der Schiff-Fahrt wegen der unter den Wasser verborgen liegenden Klippen sehr gefährlich ist. Die andere bey den Städtlein Greina, so man den Strudel nennet, woselbst die Donau ebenfalls über einige unter den Wasser liegende Felsen hinschieffet. Und die dritte, in den so genannten Wirbel, der etwan 200. Schritt von dem Strudel ist, und eine grausame Menge Wasser nach sich in den Abgrund ziehet, welches hernach wie Kircherus schreibet in einem unweit Canischa in Nieder-Ungarn gelegenen See wieder ausgespiehen wird. Dieses aber gewiß ist, daß die Donau an diesem Ort, und durch diesen einschließenden Wirbel so viel von ihrem Wasser verlieret, daß sie unter denselben nach Wien zu, lang so viel Wassers nicht mehr hat, als sie oberhalb dem Wirbel gehabt hat. Als müsten solche gefährliche Passagen umzufahren, ganz neue Anstalten, solte es auch etliche Tönnen Goldes kosten, gemacht, und die Sache mit Schleusen, Canälen und Roll-Brücken versucht werden, ob man vermittelst solcher der Schiff-Fahrt zu Hülf kommen könnte. Man bedencke doch nur, was Ungarn und Österreich vor Quantitäten grober und schwerer Waaren, nur an Getrayde, Leder, Salz und Wein, und was etwan künftigt aus der Levante nachkommen möchte, ausgeben. Wann nun solche die Donau aufwärts könten gebracht, und auff beyden Seiten darzu durch die daran liegende Städte die Ufer zu bequemern Auffziehen oder Trecken der Schiffe eingerichtet werden, was grossen Vortheil obbemeldte Länder, ja das ganze Commercirende Teutschland, und die den Donau-Strom befahrende Passagiers, voraus aber die daran liegende hohen Herrschafften selbst, ihres Kriegs-Etats halber davon würden zu gewarten haben. Und so viel von den Strom-Commercio und Schiff-Fahrts-Nutzung der Donau. Dem wir noch (ehe wir uns gar von diesen Welt-berühmten Fluß abwenden) kürzlich beyfügen wollen, daß die Städte, Regensburg, Ingolstadt und Passau, Donauische Stapel-Städte seyn, wiewohl sie solche ihre Stapel-Gerechtigkeit nicht so sehr als andere Stapel-Städte, ausser was in denen Salz-Niederlagen geschiehet, exerciren. Ferner so sind auch die Städte, Linz und Crems, ihrer Jahr-Märkte wegen sehr berühmt, wie dann auch durch solche die Donau-Fahrt nicht wenig befördert wird. Ob auch gleich einige den Lateinischen Nahmen der Stadt Regensburg von Regisburgum oder Reginoburgum herleiten wol-

len,



lein, weil sie Kayser Tiberius soll erbauet haben, von welchen sie auch anfänglich Tiberina oder Augusta Tiberii, item, Castrum Regis oder Regis burgum, von denen alten teutschen Rhætiern aber Rhæto bona genennet worden, so gesfällt mir doch, zu unserer Donau-Fahrts-Beschreibung das Wort Ratispona, von denen Ratibus, Schiffs-Flößen, oder Schiffs-Gefäßen hergenommen, (welche wie noch heutigs Tags, also von Anfang der Donau-Beschiffung und dieser Stadt Erbauung her, häufig dasselbst zu finden gewesen seyn) am besten, wie dann alles, was an Menschen und Gütern von den Reich aus, nach Linz oder Wien zu Wasser reisen will, zu Regensburg zu Schiff gehet, und dasselbst stündlich Schiffs-Gefäß, die man gemeinlich Zillen nennet, zum Abfahren bereit findet, solche auch bisz nach Wien allein, oder in Compagnie mit andern bedingen, auch wohl mit den wöchentlich einmahl von Regensburg aus nach Wien zu Wasser abgehenden Nürnberger Boten fahren, und mit ihm so wohl vor die Fracht, als um die Beköstigung unterwegs um ein gar Leidliches accordiren kan. Die vornehmste Städte die man in solcher Fahrt vorbeÿ kommt, seynd: Straubingen eine Chur-Bayrische, Passau, eine alte Bischöfliche Stadt, bey welcher sich der Inn und die Ilz in die Donau ergießen, und die Stadt in 3. Theil theilen, hierauff kommt Linz eine Kayserliche und der Meßsen halber berühmte Handels-Stadt, ferner Krems, deren Jahr-Märkte so auff Jacobi und Simonis Judæ fallen, viel fremde Handels-Leut, auch so gar von Nürnberg her an sich ziehen. Ganz-nabe dabey seynd die Städte Stain und Mautern, endlich folgen die drey berühmte Klöster, als Kloster Neuburg, dessen Wein-Wachs so reich ist, daß das Kloster dabero den Zu-Nahmen des rinnenden Zapffens erlanget, welches so viel bedeuten soll, daß wann gleich ein, mit des Klosters seinen Wein angefülltes grosses Faß ein ganzes Jahr lauffen solte, der Wein doch nicht alle würde austrinnen können. Das andere so ein Augustiner-Kloster ist, heißt Götwich oder Ketwin, dieses wird wegen seiner grossen Revenüen, zum klingenden Pfening genannt, anzudeuten daß wann jemand solche Revenüen zehlen solte, er ein ganzes Jahr durch damit zu thun haben würde. Daß dritte ist das Kloster Melk, so zum vollen Mægen heißt, weil wann auch jemand ein ganzes Jahr durch des Klosters seine Korn-Einkommen mit einen vollen Mægen ausmessen solte, er doch damit nicht würde fertig werden.

Von der Regensburger Donau-Brücken bemercke man, daß solche 33. Schu breit, und 170. Schu lang sey. Was auch vormals des Kayseris Trajani seine über die Donau in Servien geführte Wunder-Brücke vor ein herr-

herrliches Gebäu müsse gewesen seyn, erbhellet unter andern auch daraus, daß solche auff 20. aus großen Quater-Steinen gemachten Säulen, deren jede 150. Fuß hoch, und 6. Fuß breit, auch eine von der andern 170. Fuß entfernt und oben mit einem Bogen geschlossen gewesen) gestanden; Die noch an denen Ruderibus zu lesende Aufschrift ist, als folget: *Providentia Augusti, Vere Pontificis Virtus Romana quid non domat? Sub Jugum Ecce rapitur & Danubius.* Das ist: Durch des Trajani Sorg und tapffrer Römer Macht, Ist auch die Donau selbst hier unters Joch gebracht.

Der andere Haupt-Fluß Deutschlands ist der Rhein, von dessen *Commerciis* gang Deutschland voll ist, wann wir nur die auff denselben häufig transportirte Rhein- und Mosler-Weine rechnen wollen; Allein, um ordentlich in unsrer Erzählung zu gehen, so ist zuvor schon angemercket worden, daß solcher in der Schweiz entspringe, welches dann an dreyen unterschiedenen Orten geschiehet, dahero er auch der Vorder- Mittler- und Hinter-Rhein genennet wird. Der Vorder-Rhein hat seinen Ursprung zu oberst an den Berg Chrispalt, und fließt hierauff durch den Tavetscher Thal. Der Mittler-Rhein entspringt aus dem Lucmänger oder S. Barnabæ-Berg, so ein Arm des Adler-Bergs ist. Und der Hinter-Rhein nimmt seinen Ursprung zu oberst in den Vogel-Berg so ebenfalls ein Arm des Adler-Bergs ist. Hierauff vereinigen sich der Vorder- und Mittler-Rhein zu Disentis, woselbst aber der Mittlere seinen Rahmen verlieret, also daß er allein der Vorder-Rhein genennet wird, der hierauff mit den Hinter-Rhein zu Rezunß zusammen kommt, und mit denselben von daselbst an einen Fluß machet, welcher sich unter Rhein-Eck in den Boden-See stürzet. Von diesen Boden-See an möchte man den Rhein schon etwas brauch- und Schiffbar vor die *Commercia* nennen, weil er den Boden-See durchfließet, ohne sein Wasser mit denselben zu vermergen, und von dar unterschiedliche kleine Schweizerische Städte vorbey laufft, biß er endlich nach Schaffhausen kommt, und in solcher Distanz schon mit Waaren beladene Schiffe tragen muß, die aber endlich wegen des drey viertel Stund davon bey Lauffen befindlichen Rhein-Falls in gedachten Schaffhausen, (oder vielmehr Schiffhausen a *Domibus Navicularum*, und von denen *Scaphis* et er *Nachen Scaphusa* in alten *Documentis* genant) müssen ausgeladen, und zu Land biß unter Lauffen hinunter, wo der Rhein nach seiner hohen Fall wieder still und rubig wird, zu Land geführet, und von dar erst wieder in Schiffe eingeladen werden, da sie hernach geruhig auff Basel und Straßburg, und so weiter den Rhein hinunter fortgehen, und es keines wei-

fern Ausladens mehr bedarff. Damit aber der geneigte Leser von diesen und andern wunderwürdigen hohen Fällen des Rheins, und einigen dabey vorkommenden Umständen desto besser unterrichtet seyn möge, so dicnet demselben hiervon folgende Erzählung.

Der größte Fall des Rheinflusses, ist wie gesaget, unterhalb Schaff-Hausen bey den Kloster Lauffen zu sehen, nachdem derselbe etwan 500. Schritt vorher sein Wasser zwischen sehr hohen Felsen, welche ihn an beyden Seiten beschliessen, theils auch aus seinem Grunde mitten hervorstehen, schon gewaltig begonnen zu schwingen, zu schäumen und zu wirbeln, da wirfft er sich endlich an gemeltem Ort gang und zumahl über einen großen Felsen-Bruch hinunter, und zwar mit einem Getöse, daß es ohne hefftiges Entsetzen nicht anzusehen noch anzuhören ist. Der oberste Theil desfalls geschieht etwas abhändig, indem das Wasser von einem Felsen auf den andern schießet, sich gewaltig bricht, und in viel tausend Buchten daher rauschet, wann es aber vor die 3. große über 100. Fuß aus dem Grunde herfür stehende Felsen kommen ist, alsdann stürzet es sich Bleerect hinunter, und machet durch diesen hefftigen Fall ein solches Schäumen, daß es wieder in die Luft steigt, wie ein Nebel, welche bey dem gleichmäßigen darauff schießenden Sonnen-Strahlen jedesmahl einen natürlichen Regen-Bogen darstellen. Im übrigen wird man hier, so lange dieses Wasser fällt, nemlich ohne Zweifel, bis ans Ende der Welt, stets einen gelinden Regen oder starcken Nebel-Thau von dem aussprizenden Wasser empfinden.

Der rechte Fall dieses Wassers ist 75. Fuß hoch, seine Länge erstrecket sich auf ein Stadium, oder 125. Schritte, und so fern auch seine Breite. Nachdem nun der Rhein von diesem Fall an, bis zum Zollhaus, amoch gleichsam ergrimmet, und in vielen Wirbeln gedrehet, fort gelauffen, so begütiget er sich endlich daselbst wieder, daß man ihn befahren kan. Bey der Oesterreichischen Wald-Stadt Lauffenburg ist der andere hohe Rhein-Fall, dann etwan 320. Schritte oberhalb der Rhein-Brücken daselbst, beginnet dieser Strom sich schon, wiewohl nicht so jäckstüsig, über große Felsen und Steine zu stürzen, bis er die Brücke erreichet welche erbauet ist auf die daselbst ausstehende ungeheure Felsen. Hier fällt das Wasser gewaltig, doch nicht so tieff, wie bey Schaff-Hausen, hinab, und kan man einen, der bey ihm stehet, wann er gleich auh noch so sehr schreyet, nicht hören. Obnerachtet aber dieser Fall sehr gefährlich und gefählich anzusehen, so werden die Schiffe dennoch selten allda ausgeladen, sondern es finden sich stets einige kühne oder verwegene Schiff-Leute, die

die man deswegen die Wag-Hälse nennet, weil sie sich mittelst der Ketten und Seilen, sammt Schiff und Gut, über diesen gefährlichen Fall, der aber an einem Ort nicht abstützig ist, wie an dem andern, hinaufwinden, um mit dieser Lebens-Gefahr ein Stück Brods zu verdienen. Der erste von den kleinen Rhein-Fällen ist zu sehen bey der Stadt Coblenz in der Schweiz, woselbst das sonst grünliche Rhein-Wasser von dem einfallenden Strohm Arola, oder Nar, sich ganz weiß färbet, welche Farbe er auch fast biß an sein Ende behält. Hier hat die Natur von unordentlichen Felsen durch den Rhein qweer hinüber gleichsam einen Fall gemacht, wofern sich aber dieser Strohm im geringsten ergießet, so übersteiget er den Felsen-Damm, daß man nicht das geringste davon sehen kan. Im übrigen ist es hier wegen der mannigfaltigen, theils verborgenen, theils herfürstehenden Felsen, ohne grosse Gefahr, nicht wohl durch zu fahren.

Der andere kleine Rhein-Fall ist nahe über der Brücken vor Rheinfelden, woselbst sich dieser Strohm abermahl üt er viele zerbrochene und unebene grosse Steine stürzet, daß daraus ein gewaltiges Braussen, doch nicht ein solches Brüllen, wie bey den ersten 2. grossen Wasser-Fällen, entsethet. Es ist eine Lücke, etwann 3. Schritte breit, in diesem Felsen-Ort, wo man derselben mit seinen Schiffelein, die man dieser Orten Wändlingen nennet, verfehlet, und neben auff die Steine mit dem Strom verfallt, da ist man um den Hals. Man nennet diesen Fall den Hell-Hacken. Unter der Brücken höret dieser Fall auff, und beginnet sich der Strom wieder zu begütigen, der sich darauff nach Basel wendet, und darauff wird er von den grossen Steinen und harten Felsen nicht mehr also voriret, sondern er lauffet ganz gelinde und mit grosser Zufriedenheit, ohne daß ihn die durch harte Winde hinein gerissene Bäume mit ihren Wurzeln an etlichen Orten gefährlich machen. Neben dem berühmten Mäuse-Thurn bey Bingen, mitten im Rhein, wo sich der Nob-Ström mit ihm vermischt, siehet man das so genannte Binger-Loch, welches gleichfalls bey einer hohen Fluth nicht wohl zu beobachten, aber in den warmen Hundes-Tagen siehet man wie sich das Rhein-Wasser an der Nord-Seiten des Thurns, welcher auff einem Felsen erbauet ist, mit einem Getösz gleichsam Staffel-Weise nach und nach gerade unter sich sencket, eben als wann das Schiff darinnen man fährt, etliche Stufen hinunter zu steigen hätte. Dieser Fall ist etwann 50. Fuß breit, und sagt man daß sich viel Wassers unter die Erden sencke, dannenhero die fremden Leute hieselbst, gleich wie in vorgemeldten übrigen Rhein-Fällen geschichet, gemeiniglich aussteigen und diese gefährliche Dexter zu Fuß vorbeÿ gehen. Etwann 350. Schritt über dem

Flecken

Flecken S. Goar ist noch ein Rhein-Fall der aber von denen andern ganz unterschieden ist, dann daselbst ziehet sich das Wasser an der linken Hand in einen Winkel zusammen, und reiszet alles was hinein geworffen wird, mit sich hinunter, dahero man diesen Ort zu meiden sich an die Norder-Seite des Strandes halten muß, dieser Strudel wird die Banck oder der Tisch genennet, weil er sehr groß, rund und flach ist, man will sagen daß hieselbst dasjenige Wasser, welches bey Bingen unter die Erde versencket worden, wieder empor geworffen werde, allein es ist gläublicher, daß so wohl allhier als dorten, das Wasser sich in einen tiefen Abgrund sencket, und ganz an einer unbekanntem Gegend wieder heraus komme. Die auff solchen Rhein-Falle verfertigte Lateinische Verse lauten als folget:

Præcipites terrent fluctus, horrendus & Aures  
 Verberat attonitos concitus inde fragor  
 Frangitur & frangit Scopulos, seseque resorbat  
 Dum cadit Unda, furit, dum furit Unda, cadit.

Auff diesen iest solcher Gestalt beschriebenen Rhein-Fluß nun seynd hernach bis in Holland hienein folgende Commercia, als erstlich mit Elsaßer-Necker-Mosel-und Rhein-Weinen, deren viel den Rhein-Strom ganz hinunter bis nach Dordrecht und folglich von dar über die See nach Dänemarck, Schweden und an andere an der Ost-See liegende Länder und Städte, auch wohl die Elbe hinauff nach Hamburg, und folglich gar bis nach Berlin und so weiter bey ganzen Schiffs-Ladungen voll gebracht, viel aber auch welche nach denen Reichs- und auch Nieder-Sächsischen Städten als Hamburg und Lübeck destiniret, zur Achs dahin verführet werden, als auf welcher sie geschwinder fort kommen, und denen unerträglichen Hindernissen und Zöllen die auff den Rhein vorfallen, nicht unterworfen seyn, wobey noch von der obbemeldeten vornehmsten Holländischen Stadt Dordrecht zu merken, daß selbige dergestalt die Stapel-Gerechtigkeit habe, daß alle den Rhein die Waal und die Maas herunter kommende Schiffe, ihre Waaren daselbst ausladen, verzollen, und wann sie solche weiter haben wollen, in Dordrechtischen Bürger Schiffen wieder einladen müssen, sonderlich aber extendiret sich solch Privilegium auff die oben herunter kommende Weine, dahero Cölln und Dordrecht die beyde größte Wein-Stapel-Städte vor die Rhein- und Mosler-Weine können genennet werden, nechst denen Rhein-Weinen werden auch von denen Holländern folgende Waaren sehr häufig vermittelst des Rhein-Stroms aus Teutschland geholet, als viel Eichen Holz, unterschiedliche grobe Eisen-

Waaren, etwas an Getreyde, und was an Nürnberger und Schweizer Waaren nach Franckfurt und von dannen in den Mayn und Rhein, uund so ferner nach Holland destiniert ist, woben auch Glachs, Garn und Leintwand, wie auch unterschiedliche Metalla und Minerata als Kupfer, Zinn, Bley, Quecksilber, Mann, Vitriol und allerhand Gerubr nicht zu vergessen, da hingegen schicken die Holländer wieder den Rhein-Strom hinauff ihr Gewürz, sampt andern Ost- und West-Indianischen Waaren und Droguiterereyen, ferner allerhand feine Seidene und Wollene und Baumwollene Stoffen, ihre zarte Holländische Tücher, und so vielerhand andere in Holland fabricirte Waaren, ingleichen ihre Heringe, Stockfische und Käse, viel Farb-Waaren an Indigo Cochennille und Farb-Holz, etwas an Franz-Weinen und Brandweinen, Brasilien-Taback, Moscovitischen Fuchten, Zucker, Baum-Oel, samt andern mannigfaltigen Arten von Specereyen, welche man in grossen Teutschen Rauff-Hof- und Handels-Städten, sonderlich in denen beyden Franckfurter Oster- und Herbst-Messen, (die in denen den Rhein herauff gekommenen Holländischen Waaren, gleich wie die Leipziger Messen in Hamburger- und Elb-Waaren floriren) nöthig haben möchte. Nicht weniger kommen auch viel Speditions-Güter aus Italien und der Schweiz, ingleichen aus Frankreich und Ober-Teutschland, die hernach theils zu Land, theils auff andern Flüssen, welche in den Rhein lauffen, den nächsten Weg darnach zu suchen, am ferner nach Holland transportirt zu werden, wie dann denen Holländern selber daran gelegen ist, daß die Schiff-Fahrt auff dem Rhein-Strom unmoestiret bleiben möge; Dahero man sie schon mehrmahls der Stadt Cölln, als eines der vornehmsten Rheinischen Handels-Plazes, ihre Parthen und Beschützung nehmen sehen, wann solche ihrer Freyheit, und folglich auch ihres Commercii halber anesochten worden. Wann man auch die viele Chur- und Fürstliche, Gräffliche und Prälatische Hofhaltungen, die an den Rhein Strom und an denen in denselben einfallenden Flüssen liegen, betrachtet, so kan es nicht anders seyn, oder es muß Holland zweymahl so viel von seinen Waaren dahin, als nach der Elbe absetzen, ob gleich dessen Abzug dahin, auch nicht aering ist.

Vornehme Stapel-Städte an den Rhein, seynd wie anderwärts schon gemeldet, Speyer, Mainz und Cölln, von deren ihren Recht ausführlich in den fünfften Capitel dieses Tractats gehandelt worden.

Dieses Orts noch etwas wenigens von andern Rheinischen Städten anzuführen, so sehe man Cap. 7. p. 246. die Straßburgische Privilegia wegen ihrer

ihrer Rhein-Brücke an, die sie von unterschiedlichen Röm. Kaysern erhalten haben. Man betrachte auch, was bey dem Linnæo Tom 3. J. P. unter der Stadt Straßburg Beschreibung von ihren privilegierten Jahr-Marcst, ferner ihrer Rhein-Zölle halber, und daß niemand innerhalb einer Meil Wegs von der Stadt eine neue Lad-Stadt anlegen, ingleichen daß die Straßburger Schiffe und Güter, wann solche stranden, oder sonst zu Schaden kommen, keiner Grund-Ruhr oder Confiscation sollen unterworfen seyn, gemeldet, und sich sonderlich dieses letztern wegen, auf Kayser Caroli V. peinliche Hals-Gerichts-Ordnung de dato Augspurg An. 1566. und Kayser Rudolphi II. An. 1582. geschehene Confirmation bezogen wird.

In denen Cöllnischen Privilegiis wird bey gedachten Linnæo unter andern angeführet, daß die Cöllnische Bürger zu Bopart, Werden und Duisburg Zoll-frey seyn, die Herkoge von Bergen keine Schanzen noch Bestungen auf beyden Seiten des Rheins, zwischen Rheinsdorff und Sündendorff anlegen, und die Mühlheimer auch ihren neuen Zoll auffheben solten. Der Stapel-Vent-Güter, und Waag-Gerechtigkeit halber, ist in denen Concordatis, welche die Stadt Cölln mit ihren Erz-Bischöffen Hermanno An. 1506. gemacht, Art. 13. folgendes enthalten: Daß alle Kauffleute mit ihren Schiff und Gütern, wie solche auch Nahmen haben möchten, (die Vent-Güter ausgenommen) den Rhein ungehindert auff- und abfahren möchten, ohne von jemand angehalten zu werden, da sie aber ja anlegen und ihre mitgebrachte Güter in Cölln verkauffen wolten, solte solches geschehen, wie es sich nach eines jeden Art und Natur gebühret, und von Alters herkommens, und gewöhnlich wäre. Betreffend aber die Vent-Güter, als Sals, Heringe, Bücklinge, düre und gesalzene Fische, Butter, Käß, Honig, Del, fette Waaren, und alle Güter, welche unter den Nahmen Vent-Güter von Alters genannt, begriffen, und gehalten gewesen, oder noch seyn, nichts davon ausgenommen, solte niemand Macht haben die Stadt Cölln damit vorbey zu fahren, sondern sie solten daselbst eingefahren, aus und ab geladen, und gebühlich nach Stapel-Recht und Herkommen verkauffet werden.

Ist noch übrig der am Rhein-Strom und dessen ausgehenden Armen als der Waal, der IJel und den Leck liegenden Holländischen Städten, eine kurze Meldung zu thun; Solche seynd nun: Erstlich Dordrecht, davon oben schon gehandelt worden. Briel, nicht weit von dem Ausfluß des Rheins und der Maas, (des Fischer Wilhelm Böckels, der das Einsalzen des Herings erfunden hat, sein Vaterland.) Gorcum, an der Rechten Seiten des Rheins oder der

Baal, diese Stadt handelt viel mit Käß, Butter und andern Eß-Waaren nach Antwerpen. Wærdem, am Rhein, Workum, an der Waal, Schönhoven an dem linken Ufer des Leck-Flusses, Oudewater an der Ißel, Nimwegen an der Waal, Bommel und Thiel gleichfalls an der Waal, Zutphen, Doesburg an der Ißel, Arnheim am rechten Ufer des Rheins, (der sich hernach eine halbe Meile davon in 2. Arme theilt,) Schencken-Schanz, so mitten im Rhein lieget, Utrecht an dem Arm des alten Rheins, Montfort an der Ißel, die Herrschafft Oberißel von dem Ißel-Fluß der solches durchströmet, also genannt, Deventer, Campen, Zwoll, Vollenhofen, Steenwick, Hasselt, Otmaersen und Oldenzil. Sodann folgende Zehen Derter, welche Stapel-Freyheit haben: Als Meppeln, Geelmuyde, Covörden, Hardenberg, Ommen, Almelo, Gora, Dieperheim, Delden und Eschode.

Den **Mayn-Strom** und desser Commercium betreffend, so ist solches nicht sonderlich von Importanz, indem die Kayserliche Freye Reichs-Stadt Nürnberg sich dieses Flusses nicht so wohl gebrauchen kan, wie es vielleicht geschehen könnte, wann man die Pegnitz bis in die Regnitz, und diese bis dahin, wo sie sich unterhalb Bamberg in den Mayn stürzet, schiffbar machen wolte. Wird also der Mayn nur bey Bamberg erst recht schiffbar, und dienet er deren Francken, indem er Bamberg, Schweinfurt, Kisingen, Würzburg und Wertheim vorbeyleufft, zum Transport ihrer Weine und Früchte, auch zum Holz-Floßen; Wobey die Stadt Schweinfurt die Freyheit hat, daß sie von einem jeden Floß ein Stück Holz nehmen mag; Item, daß auch alles, was über ihre Mayn-Brücke passirt, Zoll geben muß. Sie hat auch eine Art einer Niederlage oder Kauff-Hauses, und eine schöne Mühle von 14. Gängen, welche der gemeinen Bürgerchafft grossen Nutzen thut; Indessen liegen die Commerciana in Schweinfurt, eben wie in vielen andern Städten Francken-Lands, sehr darnieder, so daß auch die Stadt daher genöthiget worden, umb eine Maticular-Moderation bey einem Hochlöbl. Reichs-Convent zu Regensburg anzuhalten, die sie auch (wie Herr Pastorius in seinen Franconia redi-viva p. 350. berichtet) in so weit erhalten, daß sie an ihren in den Franckischem Crays schuldigen Retardaten (die sich in circa auff 30000. fl. belauffen) zwey Drittel befreyet seyn solte. Die übrige kleine, jedoch nutzbare Flüsse in Francken-Land seynd, die Aisch, Altmühl, Aischau, Aurach, Cronach, Ebrach, Pegnitz, Radach, Regnitz, Saal, Schleuß, Schwobach, Steinach, Tauber, Weser, Wörre, Wörnitz, Wieset, Zenna und andere mehr. Das Städtlein Klingenberg am Mayn ist, nechst Wertheim, wegen seines guten Weins berühmte,



rühmt, daher das Sprichwort: Bacherach am Rhein, Klingenberg am Mayn, Würzburg am Stein, seynd die drey beste Wein. Zu Bixingen, welches auch einen herrlichen Wein-Bau hat, ist die stattliche lange steinerne Brücke über den Mayn sehens-würdig. Die größte Ehre der auff den Mayn-Strom vorgehenden *Commerciis*, wiederfähret denenselben zu Franckfurt am Mayn, von welcher berühmten Handels-Stadt, und ihren zwey Welt-berühmten Messen, anderwärts in unsern Schrifften ausführlich gehandelt worden. Dieses Orts nur noch zu bemercken, daß zwar einige mit Mess-Gütern beladene Schiffe von Franckfurt aus, den Mayn hinauff geben, sie kommen aber gemeinlich nicht weiter als Marck Brait, oder auffshöchste biß Somerach, wo sie ausgeladen, u. die Güter weiter zur Achse nach Nürnberg verladen werden.

Die Weser, Lateinisch *Visurgis* genannt, erlanget den Ruhm des auff ihr vorgehenden *Commerciis* von der Stadt Bremen, als welche berühmte An-See- und Handels Stadt, wie wir hernach hören werden, sehr considerable Schiff- und See-Handlung auff und vermittelt derselben treibet. Zwar bedienen sich ihrer auch Hessen, Westphalen und das Lüneburger Land, sonderlich von der Gegend an, da die Fulda in dieselbe fällt, und sie alsdann (da sie zuvor den Nahmen der Weere geführet) den von der Weser annimmt, und erst recht schiffbar wird. Der Stadt Bremen aber nußt dieselbe sonderbar, wie solches aus Kayser's Caroli V. Privilegio sub dato Regenspurg den 20. Jul. 1541. gegeben, zu ersehen ist, aus welchen wir nun folgenden kürzen Extract hiermit beysügen wollen:

Erstlich schreibet der Kayser, daß ihme Burgermeister und Rath der Stadt Bremen zuerkennen gegeben, wie ihre Vorforden und Sie . . . mit diesen besondern Gnaden, Freyheiten und Privilegiis gnädigst versehen und begabet worden wären, daß sie auff den Strom der Weser, vor und unter der Stadt Bremen, biß an die Salzige See, an beyden Seiten oder Ufern des Weser-Stroms, alle Obrigkeit, Recht und Gerechtigkeit, Jurisdiction, Gebot und Verbot haben und üben, und unter andern, daß sie die See-Käuffer auff demselben Strom der Weser, und anders wo zu Land und Wasser, zu verfolgen, nieder zu werffen, und zurecht zu bringen, desgleichen mit ihren Selbst-Schiffen, auch ihren andern Kaufmanns-Waaren biß an die Stadt Münden NB. an die Fulda, wie auch von Altes her auf der Aller biß gen Zell, ohne männiglichs Eintrag und Verhinderung auff und ab zu fahren, auch in dem gemeldten Strom der Weser von der Hoy an, biß an die Salzen-See und andern darinn fließenden Wassern, als nemlich in der Ochtemen, Lesmen

und Hunte, alle Fischereyen mit ihren Zugehörungen und Gerechtigkeit, See-Tonnen und Backen, so oft es die Nothdurfft erfordert, gegen einem geringen Zoll zu Erliegung der Unkosten die darauff geben, und von Alters her durch den handthierenden Kauff- oder Schiffmann gegeben worden allein zu legen, und anzurichten berechtiget gewesen und noch wären, und solches alles über etliche hundert Jahr von männiglich unverbindert und ungeirret genossen hätten. So unterstunden sich dennoch einige Benachbarte, sie zu hindern, Raufen, Tonnen auszureißen etc. Wann sie dann etc. Als haben wir, (fähret der Kayser fort) gedachten B. und K. der Stadt Bremen, und ihren Nachkommen, die obangezeigte ihre Freyheit, Obrigkeit, Jurisdiction, Recht, Gerechtigkeit und Herkommen, auff der Weser und Aller, auch andern obberührten See- und Wasser-Strömen, ohne alle Verbinderng, Auffhaltung der Schiff, Sperrung der Wasser, Steigerung der Zölle, zu fahren und zu fischen, See-Räuber auf den Wasser und Land zu fahen, nieder zu werffen und zu recht zu bringen, auch See-Tonnen und Backen zu legen, und auffzurichten, und darvon zu Erstattung des Unkostens, wie von Alters her Zoll einzunehmen, auch alle und jede Fischereyen, und was dazu nothdürfftiglich gehöret in aller maßen, als obstehet, und sie solches alles löblich bengebracht, und des in Übung, Wehr, und Possess seyn, gnädiglich confirmiret, bestätiget und erneuet haben ihnen weiter diese besondere Gnad gethan und Freyheit gegeben, vergönnt und erläutert, und thun das hiemit von Römischer Kayserlicher Macht und Vollkommenheit, also, daß sie alle und jede Schiffe so auff berührter See und Wasser-Strömen Schiffbruch leiden, mit samt den Gütern, so darinne erfunden werden, dem Kauff- oder Schiffmann die solchen Schiffbruch erlitten haben, zu guten erretten, und demselben Kauff- oder Schiffmann, oder ihren Erben den sie von Rechts wegen zustehen, wiederum zustellen, und beantworten sollen und mögen, ohne männlichs Verbinderng und Eintrag, doch in solchen allen uns und dem Heiligen Reich an unserer Obrigkeit und Gerechtigkeit und sonst männiglich an seinen Rechten unvergriffen, und ungeschädlich, bey Vermeidung schwerer Kayserlichen Unnade, und von 50. Mark löthiges Goldes so oft hierwider gehandelt wird.

Ob nun schon die Bremer ein so stattliches und durch viele Jahr exercirtes Privilegium inne gehabt, so hat dennoch demselben zuwider der Graff von Oldenburg von Kayser Ferdinando II. mit Bewilligung aller Chur- und Fürsten auch übrigen Stände des Reichs ein Zoll-Privilegium erhalten, und nachdem selbiges in dem Osnabrückisch-Münsterischen Friedens-Schluß zwischen

schen dem Reich und der Cron Frankreich An. 1648. confirmirt worden, solches ohngeachtet der Bremischen harten Opposition zum Stande und zur Execution gebracht, die vornehmste Ursach war, daß man diesen Zoll als eine besondere, von Kayser Ferdin. II. erhaltene, und von denen Chur-Fürsten bestätigte Gnade ansah.

Es bestehen aber die Bremische Commercia auff obbemeldten Strömen, und denen dahin aus und wieder nach der See zu führenden Waaren kürzlich in folgenden, als: Erstlich gehet ihre Handlung starck nach Engelland mit Leinwand, welches sie mehrentheils aus Westphalen in großer Menge bekommen, und hernach wieder in Engelland mit ziemlichen Profit verhandeln. Aus Norwegen haben sie den Stockfisch, und aus Grönland vermittelst ihrer dahin auff den Wallfisch-Fang schickenden Schiffe den Fisch-Tran, und das Fisch-Bein, welche grobe Fisch-Waaren sich hernach gar commode auf der Weser auffwärts ins Reich verführen lassen, wiewohl auch viel zu Land weggeheth. Nach Holland schiffen sie das ihnen von der Weser herunter zukommende Eichen- und anderes Schiff-Bau-Holz, ingleichen viel Westphälisch Garn, und eine grosse Quantität Braunschweiger Mumme und ihres eigenen Biers. So ist auch ihr Tobac-Handel, und was sie an Holländischen Käsern nach Teutschland, ingleichen an ihren gedörrenen Weser-Lachsen, item, an Brücken oder Neunaugen verhandeln, bekant. Auch findet man unter ihren ausfendenden Waaren, nicht wenig Wollen-Manufacturen, sonderlich an Tüchern und Raschen. Nur incommodiret die Stadt Bremen die weite Entlegenheit ihres See-Havens Vegesack genant, der wohl sieben Meilen von der Stadt ist, nemlich da wo die Wumma oder die Lessem oder Lesmona wie sie es nennen, sich in die Weser ergießet, woselbst auch ihre grosse See-Schiffe liegen, und die Waaren in Prahmen oder wie man es in Bremen nennet in Lichters nach der Stadt, und nach der in solcher befindlichen Schlacht, (dann also wird in Bremen die Schiff-Brücke oder Lastadie genant) gebracht werden müssen. Endlich so ist auch obbemeldter Oldenburgischer Zoll der zu Elsfleth angerichtet ist, ihrer Handlung ziemlich beschwerlich, hingegen kommet ihnen einiger maßen, ihr, auff den Weser-Ström habe wes Stapel-Recht zu statten, wovon F. Mindanus ausführlichen Bericht ertheilet, daß nemlich alledem Weser-Ström herunter kommende Schiffe, zu Bremen müssen ans Land geleet, die darinn befindliche Waaren denen Bürgern verkaufft oder doch feil gebotten werden, ehe sie wieder abfabren dürfen, nicht weniger trägt auch ihr kluger Magistrat löbliche Regierung und Eysers vor die Besör-

Beförderung der Commerciën ein grosses zu dieser vornehmen Unsee-Stadt ihren beständigen Flor und Aufnehmen bey, voraus aber lassen sich die vereinigte Nieder-Länder dieser und aller Teutscher an grossen Flüssen als den Rhein, der Weser, der Elbe, der Embs und der Maas liegender Reichs- und Handels-Städte, ihrer Freyheits Conservation höchstens angelegen seyn, damit ihnen die freye Schiff-Fahrt nicht gekränkct, und folglich auch ihr mutuelles Commercium dadurch Schaden leiden möge, der Stadt ihre Stapel-Markt- und Handels-Freyheit beweiset unter andern auch das auff dem Markt stehende Rolands-Bild, von welchem wir anderwärts schon gemeld, daß davon die gemeine Meynung sey, wie daß eine solche Statua Rolandina eine Anzeige Käyserlicher Gerechtigkeit und Königs-Bann bedeute, daß eine solche Stadt unmittelbar unter das Römische Reich gehörte, auch Weichbilds-Recht das ist ein verfaßtes sonderliches Stadt-Recht und bestätigtes Stadt-Regiment habe, wie solches mit mehrern bey'm Klockio de Contrib. c. 5. n. 92. zu ersehen ist.

Zur Bequemlichkeit der Commerciën hat auch die Stadt Bremen an ihrer Schlacht oder Weser-Damm, einen grossen Kran zu süglicher Aushebung der Last-Waaren aus denen Schiffen, welche auf der Weser kommen, welche Waaren hernach etliche Tage daseibst, wie in andern See-Städten mehr gebräuchlich ist, können beliegen bleiben, ob solche von Strand, Kaye, oder Ufer gleich möchten verkaufft, und also die Unkosten deß nach Haußschaffens ersparret werden. Es ist auch in Bremen ein Schiffer-Hospital, die Seefahrt genannt, vor alte arme auch wohl zur See beschädigte Schiffer zu finden, nicht weniger ist auch ihr Theer-Hof und Schiffbauerey wohl angelegt, sonderlich aber das grosse Wasser-Rad, durch welches die Stadt mit gnugsamen Wasser aus der Weser versehen wird, indem solches so groß, daß es in Tag und Nacht zehen tausend Tonnen Wassers in die Stadt bringet, dannenhero unser berühmter Hof-Mechanicus Gärtner (dessen p. 118. rühmlichst gedacht worden,) gar sehr vor dergleichen Schöpff-Räder portiret ist, wie er dann selbst eines anzugeben sich erboten hat, welches in einem einigen Umwenden 20. Tonnen Wasser ausgießen, und solches mehr als 40. Ellen hoch in die Höh bringen solte. Die Weser selbst ist in Bremen an der West-Seiten der Stadt mit hölzern Pfälern übersehet, daß geladene Schiffe zwar ungehindert dadurch fahren können, der Eingang aber doch in Nothfall kan gesperrt werden, auch ist wegen des Eisganges solche Vorsehung mit starcken in die Weser eingeschlagenen Hölzern gemacht, daß sich ihre Weser-Brücke deßfalls

falls keines Schadens zu besorgen hat. Folgen nunmehr die Elb-Commercia, welche zu beleuchten, wir den Weser-Strom gar hinunter, folglich umb das Land Hadeln hinumb in den Einfluß der Elb (Nißbüttel und Freyburg vorbey) fahren, und was vor Schiffe daselbst hienauff Glückstadt und Etade vorbey nach Hamburg gehen, betrachten wollen, solche seynd nun:

1. **Holländische** die ihre Ost- und West-Indianische auch einige Landes-Waaren und Manufacturen an seidenen, wollenen und baumwollenen Zeugen und Tüchern, feiner Leinwand, Gewürz und andere Specereyen und Droguistereyen, unterschiedliche Farb- und Fisch-Waaren, sonderlich an Heringen/Schollen und Picklingen, ferner Käse und etwas Butter und Taback mit bringen, und dagegen wieder Messing-Drat, schwarz und weiß Blech, zuweilen auch Korn sonderlich Weizen/ item Bau- und Staff- oder Klap-Holz, jenes zum Schifffen, dieses vor die Büttners zum Fäßer machen, viel Potasch, in gleichen Smalta oder blaue Farb/ Schlesische und Sächsische Leinwand und Warrn, etwas an Nürnberger u. andern Kram-Waaren zc. mit zurück nehmen.

2. **Franz-Jahres**, bringen allerhand Französische Weine und Brandweine, item Eßige so wohl von Wein als Obst gemacht, viel Syrup/ Pflaumen, Mandeln, Capern, Feigen/ Castanien und andere truckene und eingemachte Früchte, etwas Glas und Papier, viel Salz, einige Material-Waaren und Droguistereyen als Torpentin, Grünspan, Saffran, voraus aber eine ziemliche Partee Französischer Seiden, Wollen und Galanterie Manufacturen-Waaren, und holen wieder dagegen Klapholz oder Pipen-Stäbe, Leinfaat, weiß und schwarz Blech, messing Drat/ kupferne Kessel, Smalta oder blaue Farb, zc.

3. Die **Englische Schiffe** bringen feine Tücher seidene und wollene Strümpffe, viel wollene Zeuge, an Cron-Kasch, Sarges, und Boyen, ferner Zian, Vitriol, Steinkohlen, Virginischen Taback, Barbades Zucker, Camel-Haar, Kalb- und Sohl-Leder, Canarien-Secten, und endlich auch ziemliche Quantitäten von ihren Ost- und West-Indianischen Waaren so wohl an Manufacturen, als Specereyen und Droguistereyen, und ziehen hi gegen wieder von Hamburg viel Sächsische und Schlesische feine Leinwandten und auch viel Egel-Tuch, etwas an Nürnberger und andern teutschen Kram-Waaren und Manufacturen, Messing-Drat, Blech und einige teutsche Mineralia und Materialia, die Schoteländer bringen Salz und Stein-Kohlen, welche aber nicht so gut als die Englischen seyn, sie bringen auch etwas an Leder und groben Wellen-Manufacturen, und so auch die Ireländer an Butter, Salz, eingez-

salzen Rinds und Schaff-Fleisch, Leder und grobe Wollen-Manufacturen, u. nehmen dafür wieder mit zurück, was etwan ihr Land bedürftig seyn möchte.

4. Die Spanien-Fahrers bringen allerhand delicate Weine an Spanischen, Alicanten und Secten, viel hundert Last Salz, darunter das von Almaden das beste ist, Quantität an Früchten als Mandeln, Rosinen, Feigen, Citronen, Pomeranzen, Aepfel de Sina, Granaten, Chocolate, Cajou und andere Droguistereyen und Materialia mehr, darunter auch die Spanische Seiffe, unterschiedliche Farb-Hölzer wie auch Indigo und Cochenille, it. Safran, ungläubliche Quantitäten Zucker in Kisten, Taback und Wolle, Baum-Oehl und Oliven, Eisen und Stahl, zc. zu rechnen seyn, und holen dagegen wieder ab feine Schlesiſche und Sächsiſche Leinwand, eine grosse Partij Nürnberger und anderer Kram-Waaren und teutscher Manufacturen, viel Papier und Spiel-Carten, etwas an guten Danziger Sohl-Leder, eine grosse Menge weiß und gelbes Wachs, gläserne Corallen, item Hanff, Flachs und sonderlich viel Pipen oder Staff-Holz wie dann auch solches von denen Spanischen Wein-Pipen worzu man es verbraucht, also genennet wird, und so noch andere Waaren mehr.

5. Die Portugiesische Schiffe bringen hauptsächlich grosse Quantitäten Kisten Zucker, Brasil, Taback, Indigo, vielerhand andere Ost- und West-Indianische Materialia, rohes Ochsen-Leder, gange Schiff-Ladungen S. Hubes Salz, ziemlich viel Weine, Fernambuck oder Brasilien-Holz zum roth färben, Ingwer, Perlen, ungeschliffene Diamanten und Umbra, auch viel Lissabonisch Oehl, Oliven, Rosinen, Feigen, Citronen, Pomeranzen und Aepfel de Sina, die man ohnedem in Franckreich Oranges de Portugal nennet, und holen dafür mehrentheils wieder was oben von denen nach Spanien gehenden Waaren gesagt worden.

6. Die aus Italien kommende Schiffe bringen allerhand rohe Seide und Seiden-Zug, wenig aber von Sammet, weil solchen die Hamburger und Leipziger eben so gut als die Genueſer zu machen wissen, diese Lehere auch in dieser Kunst, und allen denen kostbarsten seidenen Etossen und Brocaden die jemahls Italien, Franckreich oder Holland mag gesehen haben, nunmehr schon voltkommen Meister seyn, ferner kommen aus Italien nach Hamburg unterschiedliche Arten Specereyen und Früchte als Oehl, Oliven, Corinthen, Citronen, allerhand Confituren, viel Reiß, Anis, einige Mineralia als Alaun, Schwefel, Vitriol, man bringet auch von weissen und andern Farben Marmor, ganze gemachte Statuen, oder auch nur rohe grosse Stücke, zc. und empfängt wie-

Der dagegen aus Hamburg etwas an leichten Moscovischen Fuchten, unterschiedliches von teutschen Wollen- und Leinen-Manufacturen, auch wie man Exempla hat, daß so gar Weizen und ander Korn von denen See-Städten aus, zur Zeit der Theuerung nach Italien geführet worden.

7. Die Norwegische, Jütz- und Freisländische, Hollsteinische und Bresmische Schiffe, bringen jede ihres Landes Früchte an trucknen und eingesalznen Fischen, Butter, Käse, Korn, Malz, Wolle, Leder, Talcz u. nach Hamburg, legen sich dafelbst eine jede Sorte solcher Schiffe an ihren bestimmten Ort, da sie die Kaufleute und wer sonst mit ihnen zu thun hat, oder mit ihnen fort will, finden kan, wie solches aus unserer specialen Beschreibung der Hamburgischen Commerciën mit mehrern zu ersehen ist, und hiermit schließen wie das Nieder-Elbische commercium in so weit es unterhalb Hamburg auff dem Elb-Strom getrieben wird.

Runnmebro soll uns auch das Ober-Elbische und zwar von Böhmen aus, (in soweit die Elbe dafelbst schon etlicher maßen schiffbar wird,) unter die Feder lauffen, dieses bestehet nun in Holz und Korn, auch andern Victualien mehr, und dan in etwas Glas-Waaren, die in denen Böhmischn Glashütten gemacht werden, auch in einigen Holz-Flößen, item, in Potasch, Garn und Flach, von Pirna aus aber in denen dafelbst gebrochenen Mühlen-Steinern und Werk-Stücken, welche häufig die Elbe hinunter nach der Havel und Spree, und folglich nach Berlin gehen. Die Stadt Dresden hat ihre ordentliche Hamburger-Fahrer, die jährlich gegen Ostern und Michaelis nach Hamburg, mit Leinwand, Potasch, (manchmahl auch mit Geträide, sonderlich wann es in denen See-Städten theuer ist,) und etlichen andern Waaren mehr beladen, abfahren, und hernach von Hamburg frembde Weine und Brandweine, Hering, Stockfisch, Trahn, Talcz, Baum-Dehl und andere Specereien und Materialia, etwas Indigo und Farb-Holz, viel Zucker, (weil solches eine schwere Waare ist, die die Landfuhr nicht wohl ertragen kan,) Brasil- und Virginischen Toback, auch wohl Fuchten, u. Englisch- und Hamburger Sohl- und Kalb-Leder, und andere grobe Waaren mehr, (dann die feine sind genug in denen Leipziger Messen zu bekommen,) mit bringen, in hin- und herfahren aber ziemliche Beschwernisse von denen vielen und hohen Söhlen und gefährlichen Passagen in der Elbe, wegen schneller Furten, (dergleichen die so genannte rauhe Furt eine Meile unterhalb Meissen, wie auch besser hin- unter die Klinglerische und Meerschwiser Furten seyn,) in Strom liegender Hölzer, u. wegen der so genannten Gruben, Sand-Bäncke, Insuln, variablen

Ufer, der höchstgefährlichen Magdeburger Brücke, welches der penibleste Ort auf der ganzen Elbe vor die Schiffahrt ist, ) in gleichen wegen der in Wege liegenden Schiffe-Mühlen, schlechten Höder, und andern ausstehen müssen. Zwischen Dresden und Pirna ist continuirliche Ab- und Zufuhr zu Wasser, und so auch zwischen Dresden und Meissen bis auf Torgau und Wittenberg, keines aber recht auff Holländisch, oder also eingerichtet, wie es der Splendeur einer so grossen Königlichen und Chursl. Residenz, die Bequemlichkeit so vieler Reisenden, und der Vortheil der Commerciorum solches wohl erforderte, in mittelst ist der Elb-Tractus zwischen Dresden und Magdeburg selten ohne Salz, Korn, Stein oder Holz-Schiffe, worzu hernach jährlich zweymahl die obbemeldte Hamburgerfahrer mit ihren 40. bis 50. Last tragenden Schiffen kömen, welche wann sie zumahl wohl beladen mit ihren aufstehenden Masten nunmehr glücklich von Hamburg zurück, an der Weltberuffenen Dresdner Brücken, unten auff dem Strom liegen, dieser ohnedem in einer rechten Florentinischen Gegend liegenden Stadt ein überaus vergnügliches, ich sage auch Mercantilisches Ansehen machen, und künfftig noch mehr geben solten, wann nach der darzu überflüssig verhandenen Gelegenheit, und allen zu Wasser und Mercantil-Gebäuen erfordernten Requiritis, ein solcher Haven und Schiff-Lager solte angerichtet werden, als selbiger hin und wieder (der ihme gebührenden Forme nach) in diesem Tractat beschrieben, und noch kürzlich Pflichtschuldigt an hohen und gebührenden Orten von mir allerunterthänigst in Vorschlag gebracht worden.

Den andern Elb-Tractum wollen wir nunmehr von Magdeburg an bis Hamburg nehmen, und solches die Mittlere-Elbe seyn lassen, gleich wie uns der Tractus von Dresden aus bis Magdeburg die Obere-Elbe heißen soll. Von dieser berühmten Ansee wie auch Herzoglichen Haupt- und vornehmen Handels-Stadt geschiehet nun ebenfalls grosse Handlung die Elbe hinunter mit Korn-Schiffen, welche hernach mit unbeschreiblich viel Kauffmanns-Waaren von Hamburg aus wieder beladen zurück kommen, die theils im Lande selbst consumiret, theils nach Leipzig auff die Messen geführt, theils auch weiter ins Reich hienein spediret werden, gleich wie nun Dresden an der Ober-Elbe vollkommene Stapel-Gerechtigkeit hat, wie solches Cap. 7. pag. 244. dieses Tractats angewiesen worden, also hat auch Magdeburg an der Mittelern und Hamburg an der Nieder-Elbe ein solches Stapel-Recht, jene ist überdem auch eine Hansee-Stadt gewesen, und hat in das dritte Quartier gehört, wie Schottelius in den 26. Capit. seines Tractats de Jurib. Sing. in Germania pag.



493. solches berichtet, man siehet auch noch zu Magdeburg eine Rolands Statuam welche Kayserliche Privilegien Freyheiten und Gerechtigkeiten andeuten soll, wiewohl obangezogener Schottelius solche Deutung Capite IX. vom Weichbild-Recht sehr in Zweifel ziehen und p. 283. ganz anders auslegen will, indessen ist doch hiebey Occasionen unserer Elb-Schiff-Fahrt zu mercken, daß zu Belgern, item zu Wedel an der Elbe, auch vormahls in Hamburg und so an vielen andern Orten mehr dergleichen Rolands-Säulen theils noch heutigs Tags zu finden, theils auch vormahls daseibst gewesen seyn.

Ein herrliches Kleinod der Elb-Fahrt ist auch das Commercium zwischent Berlin und Hamburg, da vermittelst der Spree und Havel, jene Königl. Preussische Residenz-Stadt ihren recht wohl eingerichteten, und mit Kran, Waag und Zoll-Häusern, (alles in der Nähe beysamm) versehenen Pack-Hof, mit täglich ab- und zufahrenden Hamburgischen, Magdeburgischen und andern Elb-Fahrern beleget und angefüllet siehet, was vor ein grosses Negocium von der Priegnis aus mit Korn, Brenn- und Staff-Holz auff der Elbe nach Hamburg gemachet werde, solches ist in unserer Geographischen und Mercantilischen Beschreibung der Königl. Preussischen und Chur-Brandenburgischen Länder in Teutschland zu erschen, wir lassen es aber bey dieser kurzen Elb-Commerciorum-Beschreibung bewenden, und gehen nunmehr über zu Teuschlands Sechsten Haupt-Fluß nemlich der Oder.

Dieser denen Teutschen Commerciis sehr zuträgliche Strom, scheint ebenfalls dieses Orts keiner weitläufftigen Beschreibung nöthig zu haben/nachdem solche in unsern Schlesisch-n Kauffmann so vollkommen schon gegeben worden, daß wer sie das lbst liest, genugsamen Unterricht von der Oder-Fahrt, und wie sehr solche denen Schlesischen, Neumarkischen und Pommerischen Städten in ihrer Handlung nützlich sey, daraus wir ziehen können, kurz zusagen Schlesien hat dadurch vortreffliche Gelegenheit seine Leinwandent Tücher, Garn und andere Waaren in andern Ländern sonderlich nach Hamburg zu versenden, und dagegen von Stettin aus der Ost-See herauff, wieder dasjenige zu bekommen, was ihme an Ausländischen Waaren nöthig ist, wohlbesagtes Stettin connectiret nunmehr (da es seiner Königl. Majestät in Preußen Erb und eigenthümlich zugehöret) Dero Königreich Preußen und Dero hier in Teutschland liegende Chur-Länder an einander, welche zuvor da Stettin noch Schwedisch war, gleichsam durch eine Barriere von einander unterschieden gewesen, vermittelst des, in die Oder sich ergießenden Warta-Flusses, möchte ebenfalls zum Nutzen der Oder-Fahrt so wohl vor Teuschland

als Jolen etwas zu unternehmen seyn, und wer weiß wie noch die so vielfältige Conjunction der Oder mit andern in seiner Kaiserl. Majestät Erb-Landen befindlichen schiffreichen Flüssen, zu ihren gedenlichen Effect kommen möchte, da wir so vielfältig schon in denen Avisen lesen, daß allbereits der Anfang hierzu hin und wieder mit guten Success gemacht worden.

Und so hätten wir verhoffentlich die Sechs Haupt-Flüsse Deutschlands zu des geneigten Lesers Vergnügen abgehandelt, es finden sich aber nebst diesen noch einige andere Neben-Flüsse, welche ebenfalls das Ihrige zu Beförderung Deutschlands und zum theil auch anderer Länder ihres Commercii recht schaffen beitragen, unter solchen ist nun erstlich die Ems, welche gang Westphalen durchfließt, bis sie sich endlich in den so genannten Dollert bey Delfziel ergießet, wobey dieses das remarquableste daß eben dieser Dollert ein An. 1277. von ausgerißenen Dämmen entstandener und bey stürmigen Wetter sehr ungestümer Meer-Busen ist, von besagter Ems welche an denen Mauern der Stadt Embden vorbei fließet, gehen auch etliche Arme oder Canäle durch die Stadt, auff welchen mittelmäßig beladene Schiffe ab- und zufahren können, vermittelst solcher Canäle können auch in Krieges-Zeiten die Embden ihre Land-schafft rund herum unter Wasser setzen, und denen Feinden das approachiren dadurch verwehren, ausser dem Schlacht-Viehe und Pferden, welches die Holländer aus Ost-Friesland ziehen, gehet auch viel geräuchert Speck, Bau-Holz, Wollene Tücher, und mancherley Leinwand, die in Münsterischen und Paderbornischen gemacht wird, die Ems hinunter nach Embden, woselbst eine grosse Handlung mit dergleichen Waaren ist, die Mosel, welche gang Lothringen, und das Chur-Fürstenthum Trier durchstreicht, stürzt sich bey Coblenz in den Rhein, auf diesen Fluß kommen viel Weine, wie auch Eichen Holz herunter, und gehen dafür diejenige Waaren wieder hinauff, die wir bey Eöln und den Rhein-Strom erzelet haben, eine gleiche Handlung passiret auch auf der Maas, sonderlich in denen beyden Städten Licken, und Lüttrich, in welcher letztern Stadt viel zu Lacken fabricirtes Kupffer- und Eisen-Zeng nach Holland gegen andere Waaren verhandelt wird.

Die Ströme der XVII. Niederländischen Provinzien betreffend, seynd solches die Schelde, die Aa, die Maas, die Sambre, die Lys, der Rhain, und noch unterschiedliche andere mehr. Wie nun solche 17. Provinzien hernach wieder in die Kaiserliche und vereinigte Niederlande geheilet worden, davon jene deren Zehen seynd, als Artois, Flandern, Brabant, Hennegau, Limburg, Luxemburg, das Spanische Geldern, Namour, Antwerpen, und Mecheln,

mehz

mehrentheils dem Hauf Oesterreich zugehören/ die Sieben übrige aber, welche man die vereinigte Niederlande nennet, und welches die Provinzien Holland/ Seeland, Utrecht, das Holländische Geldern, Oberyssel, Gröningen, und West-Friesland seyn, von ihren eigenen Herren Staaten regieret, und überhaupt Holland genennet werden/ als wollen wir von jeder dieser beyden abgetheilten Provinzien ihren Flüssen, so viel davon in der vorigen Erzählung noch nicht vorgekommen ist, und zwar Erstlich von denen Flüssen der Kayserlichen Niederlande kürzlich melden, daß die Schelde, welche zu Zeiten Königs Caroli Calvi die Gränz-Scheidung zwischen dem Römischen Reich und Gallien gewesen/ in der Französifchen Provinz Picardis entspringe, sie fließet die Städte Cambray, Valenciennes, Furnes, Oudenarde, Gent, Dendermonde, und Antwerpen vorbey, unter welchen sie sich bey Saffringen in 2. Theile theilet, deren der Eine gegen Westen fließend/ die Honte genennet, und zwischen Walchern und Schluys von der Niederländischen See verschlucket wird, der Andere der Noedwärts gehet, nimmt bey der Stadt Bergen die Somme zu sich, und theilet sich hernach wieder in 2. Arme/ welche zwischen denen Seeländischen Insuln in das Meer fließen, es wird überdem auch die Schelde in wehrenden ihren Lauff bey Gent durch die Leye oder Lis, daran Aire und Cortryck liegen, ferner durch die Hausne, welche durch Hennegau strömet, und die Haupt-Stadt Bergen benezet, ingleichen durch die Scarpe, an welcher Arras und Dovay, und durch die Demer, welche Mechel vorbey laufft, verstärket, die noch eigentlichere Beschreibung dieser Niederländischen Flüsse, und der dabey vorkommenden Commerciens- und Policey-Remarquen wird aus nachfolgender Erzählung zu behalten, und von denen welchen daran gelegen, in ihren respectivè Ländern zu imitiren seyn.

Den Anfang von der Stadt Bethune zu machen, so ist dero selben meiste Kaufmannschafft mit Getreid, darzu ihnen ihr Schiffreich Wasser la Vietta sehr dienlich ist, Valenciennes an der Schelde/ die nebenst einen andern kleinen Fluß Ronelle genennt, mitten durch die Stadt lauffet, hat unter andern Manufacturen auch feine Tücher, zarte Cammer-Leinwand, und Camelot, oder Cameelhaarne Zeug, und ist ihrer Wasser-Commodität halber der Stapel von Französifchen Weinen/ Hall oder Notre Dame d' Halle, hat wegen deß in ihr durchlauffenden Fluß Senna die Bequemlichkeit nach Brüssel zu fahren, Cammerich oder Cambray an der Schelde, giebt ihren Einwohnern so viel mehr Gelegenheit, ihr feines Cammer-Tuch zu verhandeln, von welchen Jährlich auff wenigste 60. tausend Stück, jedes auf 40. Holländische Gulden

Gulden gerechnet, gemacht werden, daß also das Geld so nur durch diese Manufactur in die Stadt kommt, auf 24. mahl hundert tausend Gulden zu rechnen ist, es hält aber ein Stück der aller subtilsten Leinwand 22. Ellen in die Länge, und an Gewicht 6. bis 8. Unzen, oder 16 Loth, worauff es aber mit 250. bis 300. Gulden bezahlet werden muß, die Provinz Namour wird von denen Schiffreichen Wassern der Maas und Samber umbflossen, und giebt vermittelst solcher Flüsse viel Eisen, Bley, Marmor, Jaspis und Stein-Kohlen aus, in die Stadt Gent in teutsch Flandern, kommen vier Schiffreiche Wasser, als die Schelde, Lise, Mourwater, und die Leye, sie hat über das noch die neue Fahrt, oder einen grossen Canal, der An. 1551. durch Vierjährige Arbeit, und mit grossen Kosten gemacht worden, welches insgemein die Neue Fahrt von Gentop Sas genennet wird, und vier Meil von dar in die See gehet/ bey dessen Ausfluß die treffliche Bestung das Gentische Sas, ingleichen die Schanzen St. Antony, und Philippinen, samt denen Oesterreichischen und andern Voldern zu ersehen seyn, der grössern Brücken seynd in Gent 98. welche so hoch und groß seyn, daß auch grosse geladene Schiffe leichtlich unten durchfahren können, an Insuln, welche durch obgedachte Flüsse und Canäle gemacht werden, zehlet man 26. die alle mit kostbaren Public- und Privat-Gebänden besetzt seyn, der Gentische Kauff-Handel bestehet in Zeug, Teppichen, feinen Tüchern, Leinwand, und Getreyd, Bruck oder Brügge, so nach Gent, die vornehmste Stadt in Flandern ist, hat den Fluß Keya durchrinnend, welcher hernach Schluß vorbey in die See fällt, man kan auch solchen, wann die See hoch anlaufft, in den neuen Canal, der von St. Leonhards-Thor an, bis nach Schluß mit grossen Unkosten gegraben worden, einlassen, und solchen alsdann zum Transport der Güter gebrauchen, Ipern, von den Wasser Ipra, so durchlaufft, also genannt, führet auch den Nahmen der Bleyern, wegen der unzählbaren bleyren Röhren, durch welche das Wasser in die Häuser geleitet wird/ die zwen vornehme Jahrmärkte/ und der herrliche Tuch-Handel, machen diese Stadt in Commerciis berühmte, Ostende, an den Fluß Ipperlea gelegen, hat durch solchen, (da, wo er in das Meer fällt) nicht allein einen guten Schiffs-Haven bekommen, sondern es haben auch die zu Land ausschlagende Meeres-Wellen einen länglichen Canal, in Form eines Schlunds 20. Schritt breit und so tieff gemacht, daß grosse Schiffe darinn stehen können, diese Wasser-Bequemlichkeit vermittelst welcher man gar süglich zu Schiff in die ganze weite Welt gelangen kan, ist zum Theil mit Ursach, daß bey diesen unsern jetzigen Zeiten eine Ost-Indische Compagnie in Ostende mit

mit guten Succell auffgerichtet worden, welche wie leicht zu erachten/ von denen Holländern nicht anders als mit scheelen Augen kan anesehen werden. Ryfel oder I. Isle, die Haupt-Stadt in den Frankösischen Flandern, hat den Fluß Deule, der bey Deulemond in die Lis kommt, und der Rüstlichen Kauffmannschafft viel Nutzen bringt, Dovay liegt an den Scarpe-Fluß, und führet viel Getreid auff solchen ab, Dornick an der Schelde/ so jederzeit eine mächtige Handels-Stadt gewesen, hat seiner Handwerker und Manufacturen wegen unter andern dieses Lob, daß so einige von ihren alten Manufacturen nicht mehr gelten wollen, sie geschwind auff neue Surrogata dencken/ und daher niemahls in Abnahm ihrer Nahrung ex hoc capite gerathen, allen Manufactur-Ländern und Städten zur Lehr, daß sie bey sich stämmenden Abgang alter gewöhnlicher Manufacturen, auff neue dencken, und dadurch ihr Commercium immer in Gang erhalten sollen, Brüssel, die Residenz-Stadt der Käyserlichen Stadthalter in denen Niederlanden, wird von den Wasser Senna mitten durchströmet, worzu hernach noch die Bürger eine Wasserleitung oder Canal die neue Fahrt genannt, gefüget, dadurch die Schiffe fünff Meilwegs in den Fluß Ryfel, und darauff in die Schelde, folglich nach Antwerpen, und so ferner in die freye See kommen können, zu welchen Ende fünff Schleusen oder Wasser-Fälle an bequemen Orten gemacht, das Wasser dadurch auffzuhalten, als welches zu Brüssel 40. Schuh höher als bey seinen Ausgang ist. Antorff an der Schelde hat acht Canäle/ durch welche die Kaufarthey-Schiffe, ein- und ausfahren können, es gehen über solche 74. Brücken, und der Hanse-Städte ihr so genanntes Osterlingisches Haus, in welchen 300. Kammern und Tafel-Zimmer gezelet werden, ist neben diesen Wasserfahrten auch mit Verwundern anzusehen.

Von den in denen vereinigten Niederlanden fließenden Rhein, der Wahl, Rœ, und Ißel, ist albereit droben Meldung geschehen, dieses aber indessen noch zu bemercken, daß der Fluß Spaaren, welcher aus den Rhein kommt, der Stadt Harlem, die ohnedem wegen der statlichen Leinwand-Bleichen berühmt ist, grossen Nutzen schaffet, Amsterdam hat den Amstel-Fluß, und ist durch und durch fast in allen Straßen mit Canälen, auf welchen Schiffe gehen können, sonderlich in seinen neuen Auslegungen versehen, allen Landes- und Stadt-Obrigkeiten abermahl zu einer Lehr, und Auffanunterung, daß man sich doch mit Abbrechung alter irregulärer Städte und Häuser die noch lange stehen, und denen Einwohnern Dienste thun können/ nicht auffhalte, oder bemenge, sondern wie ein jedes Land dahin streben solte, eben so

E

bebau

bebauet und bevölkert, als Holland zu seyn, vielmehr sich bestreiffen, alle irreguläre Städte, wie an Bremen, Hanau, Berlin, und so vielen Holländischen Städten zu sehen, mit neuen regulären Auslegungen und Erweiterungen zu vergrößern, und zu zieren, so behält man das Alte zu seinen gewöhnlichen Nutzen/ und bekommt das Neue zu seinen Splendeur, Zierrath und Vergnügen, machet auch kein Stück- und Flickwerk, oder hefftet neue Lappen auf alte Kleider, man vermindert auch nicht die Bürgerliche Nahrung und Societät, sondern erweitert vielmehr dieselbe, und erlanget vor allen den Haupt-Zweck, der bey allen neu anzulegenden Städten sollte abgezielet werden, daß dieselbe vor allen an innerlichen Canälen und Wasserfahrten, (wann es anders des Orts Situation zulassen will,) keinen Mangel leiden mögen. Wir lassen es bey diesen wenigen über die Niederländische Flüsse und Canäle wie auch der darauff vorgehenden Handlung gemachten Anmerkungen bewenden, ob wir gleich noch unterschiedliches von Enckhuysen, und seinen sonderlich starcken See-Dämmen, von denen Mittelburgischen und Flisingischen See-Häben in der Stadt Venlo an der Maas, Bömmeln an den Waals Strom, Nimmwegen, Campen und Schwall an der Iffel/ Steinwicks an der Aa, ihren Wasser-Commoditäten/ sonderlich der Stadt Leewarten ihren

4. Wasser-Canälen, auf welchen man gen Dookum, Vlet, Franecker und Harlingen kommen kan, sagen könnten, weil solches theils schon anderwärts in diesen Tractat angeführet, theils auch die Zeit, ehe wir gar von denen Teutschen Flüssen und Rivier-Fahrten abgehen, uns noch einen Blick nach den angenehmen Schweizer-Land thun heisset, in welchen folgende Schiffsreiche Flüsse, und See anzutreffen seyn. Als

1. Der Rhein-Strom, von dem allbereit ausführliche Meldung geschehen, 2. der Rhodanus- oder Rhône-Fluß, der an den St. Gotthards-Berg entspringt, durch das Walliser und endlich in den Genffer See laufft, aus welchen er sich in der Stadt Genff wieder heraus begiebt/ daselbst den trefflichen Lachs-Fang machet, und hierauff ferner fort nach Franckreich gehet, wofelbst wir ihn, wann wir hernach von denen Französischen Flüssen handeln werden, weiter beschreiben wollen, 3) die Aare, Arnala, solche entspringt theils auf den Berg Grimfel, theils auf den Wetterhorn, sie fließet hernach durch Thun, Bern, Solothurn, Ergöw, Brugg, Klingnau, und ergießt sich endlich zu Cobolenz in den Rhein/ 4) die Neuf Urfa oder Rusa, diese kömmt aus einem kleinen See, unweit des Gotthards-Berg, laufft durch Urseren und Uri in den 4. Wald-Städten See/ zu Lucern kömmt sie wieder heraus, fließt

fließt hernach durch bey Bremgarten, und Mellingen, und vermischet sich zu Windisch mit der Aar/ 5) Die Thur oder Dur, Turus, oder Dura, diese entspringt in den Toggenburgischen, fließt durch das Thurthal oder Thurgow, laufft hierauff bey Licht. nsteg. Weil, und Udelfingen vorb. v. und fließet bey Eghisau in den Rhein. 6) Die Lummet oder Lindmagt Limagus, die entspringt zu oberst in den Glarner Land, und wird daselbst die Lint genennet, aus den Wallistädter See kommt hernach die Mag darzu, dahero der Nahme Lintmagt entstanden, worauff sie durch das Glarner Land und die March in die Zürcher See kommt, gehet aber von solchen wieder heraus/ und ergießt sich unter Baden in die Aar. Dieser mit denen Schweizer-Seen so grosse Verwandtschaft habenden Flüsse halber, seynd auch noch zu bemercken der Genfer oder Losanner See/Lacus Lemanus der Bodens-See Lacus Podamicus oder Acromus, sonst auch der Costinger oder Bregenz-er See genennet, der Neuburger oder Yverduner Lacus Neocastrensis, seu Ebrodunensis, der Lucerner oder 4. Waldstätter See, der Zürcher See Lacus Tigurinus, und endlich der Wallenstätter See, welcher 4. Stunden lang/ und eine breit ist, auf diesen Seen und mit denselben mehrentheils conjungirten Flüssen, geschieht nun grosses Commercium, theils von Schweizer-Waaren die nach dem Rhein, und folglich ins Reich, theils auch die nach Franckreich gehen, wie dann sonderlich über den Genffer See von Freyburg aus Jährlich etliche tausend Tonnen Schweizer-Käse, und dann auch speditirte Stück-Güter nach Genff gesandt/ und wie bey dessen Kauff-Haus zu erschen, von dar weiter zu Land nach Seisel in Savoyen, (wegen der nicht weit von Geneve befindlichen Ecluse, da der Rhodanus in ein tieffes Loch zwischen zweyen Felsen sich hinein stürzet, und erst eine gute Ecke davon wieder herans kommt, folglich von Geneve aus mit Schiffen nicht zu befahren ist,) verladen, und so auch vice versa, die zu Wagen und auf Maul-Eseln aus Franckreich und Savoyen in Geneve angekommene Güter, wieder in denen Schweizer-Barquen über den See nach Schweizerland spediret werden, die Schweiz selbst, weil solche in nichts als Berg u. d. Thal bestehet, communiciret sich unter einander ihre Güter, vermittelst ihrer von Gott weißlich angeordneten Seen und Flüssen, und endlich so kommen noch darzu die aus Italien versandte, und durch die Schweiz gehende Expeditions-Güter, welche ebenfalls wie in denen Topographiis Helvetiæ zu erschen, unterschiedlicher Schweizer-Seen und Flüssen zu ihren weitern Fortkommen nöthig haben.

Wir geben nunmehr von Teutschland nach Engelland über, wofelbst die berühmteste Flüsse die Theims, die Severne, der Trent, der Humber, und andere kleinere (wiewohl nicht sonderlich in Consideration seyende) Flüsse mehr zu finden seyn.

Die Theims Lateinisch Tamisis von den zusammen Fluß der beyden Flüsse Tamæ & Isis also genannt, als den größten und vornehmsten unter solchen, erst betreffend, so entspringet dieselbe nicht weit von Dyfort, und stürzet sich hernach wieder, nachden sie die Städte Windsov, Londen, Greenwich und Gravesand vorbey geflossen, bey der Insul Sheppey in die See, sie ist nicht allein einer der ansehnlichsten Flüsse in Europa, ob ihr Lauff gleich nicht gar zu weit sich erstrecket, sondern auch dabey dem Englischen Commercio so zuträglich, daß der Welt-berühmten Stadt Londen, und so vieler in derselben etablirten Handels-Societäten, ihrer meisten Kauffarten-Flotten Ab- und Zufuhr auff solcher geschiehet, die Stadt Londen auch selbst und deren Einwohner in ihren Haus-Gebrauch einen unbeschreiblichen Nutzen davon empfinden, wie sie dann oberhalb Londen, da sie nicht mehr den Ab- und Zufluß der See unterworfen ist, ein sehr liebliches, gesundes und fischreiches Wasser führet, und die angränzende Länderen an Feldern und Wiesen ungemein fruchtbar machet, von Londen an gehet sie nicht krümmend wie andere Flüsse thun, sondern Schnur grade in die See, welches eben die Ursach ist, daß die Fluth hernach bisz auff Kinston (we'ches zwanzig Englische Meilen überhalb Londen zu Wasser ist,) herauff steigt, wegen ihrer Tiefe und Breite siehet man sie auch bisz in die Stadt Londen hinein und zwar bisz an ihre Wunderwürdige Brücke, mit einer ungläublichen Menge Krieges- und Kauffarten-Schiffen bedeckt, besagte Brücke welche die einige in Londen ist, die über die Theims gehet, und deren noch eine beyzufügen das neulich auff dem Tapet gewesene Project nicht angehen wollen, wurde An. 1176. zu Königs Henrici II. Zeiten zu bauen angefangen, und An. 1209. unter König Johanne voll:ogen, seiter der Zeit ist sie zwar etlichemahl abgebrandt, und durch das Eis ruiniret, aber allezeit wieder repariret worden, ein gewisser Priester Namens Peter von Cole-Curek war der erste und vornehmste Stifter davon, nicht aber ein Erz-Bischoff wie etliche vorgeben wollen, es contribuirte aber nicht allein der König sondern auch die ganze Stadt zu den Bau, sie ist von lauter Quader-Stücken gebauet, hat 19. Schwiebogen, ist 800. Fuß lang, 30. breit und 60. hoch, auf beyden Seiten seh. n.kostbare Häuser die von ansehnlichen Fürgeru und Kauffleuten bewohnet werden, zum Unterhalt der Brücken selbst, ist ein ge-  
wissen



wisses Capital bestimmet, dessen Zinsen, man zur stetigen Reparatur, wann etwan einiger Schaden sich ereignet anwendet, und gewiß muß dieses Englische *Wat*: Wunder große Mühe und Kosten zu bauen erfordert haben, wann man erstlich die Tiefe der *Thems* selbigen Orts wo die Brücke darüber gehet, ferner, daß alle 6. Stunden Ab- und Zufluß der See sich ereignet, und folglich einen solchen Wasser-Bau sehr incommodiren kan, betrachtet, bis an diese Brücken kommen die gar große Schiffe, die mittelmäßige gehen mit aufgerichteten Mast an einen gewissen Ort derselben wo eine Zug-Brücke ist ganz durch, die kleinere aber sonderlich die *Nachen* oder *Evers* in welchen nur Personen übergesetzt werden, passiren dieselbe alle Augenblick ob gleich der Wasser-Fall daselbst ziemlich hoch ist, es nennen die *Londoner* solche kleine Fähr-Schiffe *Oars* und *Skullers*, beyde Sorten, die in etlichen tausenden bestehen, seynd zierlich und bequem vor die Überfahrende gemacht, also daß man auch weiche Kissen zum sitzen und bequeme Rück-Lehnen darinn fiadet, dergleichen und tausend andere Inventiones eben meine Meynung ist, daß alle so wohl große und vornehme, als ruinirte und nahrlose Städte bey sich einführen, und sonderlich diese Legere von solchen den Anfang zu ihren Wiederauffheffen machen sollten, umb dadurch Geld von Einheimischen und Fremdbden an sich zu ziehen, und durch solche Anzüglichkeiten sie desto länger bey sich aufzuhalten, auch dadurch den Ruhm guter *Policey*-Besorgung so viel ehr zu erwerben, wie dann auch der Preis vorbemeider Transport- und Fähr-Schiffe, ingleichen der *Mietz*-oder *Haur*-*Carossen* in *London* so trefflich von einem Ort zum andern reguliret, daß man mit Schiffen, Fähr-Leuten und Kutschern nicht den geringsten *Disput* deßfalls haben darff, damit wir aber wieder auff unsre *Thems* kommen, so ist dieselbe welches hoch zu verwundern niemahls keines Überlauffs oder Überschwemmung wie andere Flüße unterworfen, alles was etwan deßfalls geschehen möchte, ist daß einige Kellers bey der niedrig liegenden *West-Minster*-Gegend wann zuweilen hohe Fluth ist, etwas Wasser bekommen, merkwürdig ist auch, daß da sonst Engeland einer sehr gemäßigten Luft genießet, dennoch sich zu unterschiedlichen Zeiten solche harte Winter eingefunden, daß auch die *Thems* dadurch ganz beeißet, und überbrückt worden, dergleichen findet man nun in denen Englischen Fahr-Büchern umb das Jahr Christi 1551. zu Königs *Stephani* Regierungs-Zeiten, ferner An. 1269. zu Zeiten *Henrici III.* An. 1565. bey der *Römain* *Elisabethæ* Regierung, An. 1609. zu *Jacobi I.* und 1684. zu *Caroli II.* Regierungs-Zeiten, da die *Tems* dergestalt bis auff den Grund zu gefroren war, daß man 2. Mo-

erat lang einen grossen Jah:markt darauff hatten, etliche Reyhen Boutiquen auffschlagen, Seil-Tänzer und Marioneten Spicler sich darauff künften sehen lassen, viel Herren und Dames in Kut:chen spazieren fahren, Stier-Gesecht und Bären-Hezen darauff gehalten, auch umb dieser Wunderwürdigen Zeit Gedächtniß beyzubehalten, ein ganzer Ochs darauff konte gebrauten werden.

Ma Fischen hat die Themis einen grossen Überfluß, also daß die Stadt London wie Volkreich sie auch sey, überflüßig daraus mit Fischen versehen wird, nur die Karpfen fallen etwas sparsam, zu Zeiten Königs Jacobi I. soll sich An. 1606. ein ungemein grosser Wallfisch, der die Themis herauff gekommen, nicht weit von London, haben sehen lassen, der aber wieder umbgekehrt, und Seewarts eingegangen, hingegen seynd zu andern Zeiten unterschiedliche derselben, auch bey Richardi II. Regierung einsmahl gar ein See-Mann gefangen worden, den man sechs Monat lang in London mit Speise erhalten, nachmahls aber wieder in das Wasser hat lauffen lassen, einige Scribenten wollen auch dem Themis-Wasser Jährlich etliche Monat lang eine Spiritualische nnd Balsamische Krafft zuschreiben, und daß es, wann gleich etwas Unreines darunter käme, sich von solchen doch nicht corrupiren lasse.

Auf die Commercia dieses Flusses zu kommen, so lauffen in London von allen Orten und Enden der Welt mit Waaren beladene Schiffe ein, und fahren auch nicht ledig wieder ab, vormahls waren die meiste derselben Hanseeatische Schiffe, nachdem aber von Zeiten der Königin Elisabetha an, darinn eine Aenderung getroffen worden, (wie die Historia davon ausführlich in unsern Historischen Kauffmann zu sehen,) so ist dieser Nahme nun erloschen, und kommen zwar noch vielmahl Hamburger, Bremer, Lübecker, und Danziger Schiffe auf die Themis, allein der Staelhoff, welcher der Hanseeatischen Kauffeute vormahls ihre Niederlag war, ist weg, oder zum wenigsten nur ein Schatten von dem vorigen Körper, folglich auch die Statuta des Londischen Conthors zu einem Non Ente worden, also daß nicht mehr von Hanseeatischer Seite wie zuvor geschehen, kan befohlen werden, wie sich die unbekante Schiffer und andere qualificiren sollen, wie und welcher Gestalt sie ihre Schiffe zu verschossen, item daß niemand geraubt oder See-trieftig Gut kauffen, mit Russen Hånnschen keinen Schiffs-Part noch Theil haben, kein Schiffer von der Anlée auf einen Russenhånnschen Schiff Schiffer seyn, niemand sein Gut an Russenhånnsche nach Engelland oder

Antwerpen senden, ein jeder Schiffer der ankömmt, aufs neue examiniret werden, und neue Billets von den Oldermann erlangen, keinen Schiffer oder andern, der das Kauffmanns-Recht nicht hat, Lacken oder andere Güter zu kauffen oder zu verkauffen gestattet werden solte, und was etwan der zur selben Zeit, da es noch hieß Sumus Troes, der Hansee-Städte ihre dem See-Handel auf Engelland angehende Statuta mehr möchten gewesen seyn.

Heutigs Tags ist das, mit Engellands Flüssen combinirte See-Commercium der Ordnung nach folgender massen beschaffen: Die Engelländer haben ihre weite und mächtige Herrschafften und Colonien in *Asia*, *Africa*, und *America*, oder in Ost- und West-Indien; und zwar in jenen auff der Rüste von Coromandel da sie die Stadt Maderaspataim, ferner die Insel Bombaja, ein Haupt-Comptoir zu Suratte, und eines zu Bantam, auch ihre Logea und Factorien zu Ispahan, Combru, Agra, Amadabat, und andern Orten mehr besitzen, welche alle in unsern Historischen Kauffmann Cap. IX. p. 348. & seqq. specificiret zu sehen seyn, von solchen Ost-Indianischen Plätzen lauffen hernach auch der Ehrens vor ihre Ost-Indianische Compagnie, alle diejenige Waaren, an Gewürz, Droguistereyen, und Mineralien, Seiden und Baumwollen, ic. ein, welche wie unter andern auch in unsern Kauffmanns-Magazin, und den obberührten Historischen Kauffmann specificiret haben. Aus *America* bekommen sie aus Jamaica Zucker, Cacao, Indigo, Baumwolle, Taback, Leder, Farbholz, Pfeffer und Cochenille, aus Barbados viel Zucker, aus der Insel St. Christophle Zucker, Toback, Baumwolle, aus Virginien den bekantnen Virginischen Toback, und so ferner aus ihren Caroline, Monferat, Neu York, Neu Engelland ic. allerhand in Europa sehr abgangliche, und theils mit Englischen Schiffen von Londen aus, hernach weiter nach der Ost- und West-See gebracht, theils auch von Ausländischen abgeholte Waaren, davon wir nur geliebter Kürze halber den einigen Savari, folgendes Inhalts wollen reden hören, die Frankosen holen aus Engelland, Schott- und Irland feine Wollene Tücher und Zeuge, seidene, wollene und Zwirnene Strümpffe, etwas Seiden-Zeug, allerhand Leder, Bley, Zinn, Mann, Vitriol, Butter, Talch, Käß, viel Fisch-Waaren und Steinkohlen, und bringen wieder dahin vielerhand Arten Weine, Salz, Oehl, und allerhand Früchte, an Oliven, Capern, Feigen, und Rosinen, Seiden und Wollen Zeug, viel Mercerie, oder Französische Kram-Waaren, und Galanterien, Papier, Pantoffel-Holz, etwas Luch aus Bretagne, und dergleichen mehr, wobey er dann unterschiedliche Lehren giebet, wie seine Landsleute

Leute sich in den Handel mit denen Englischen zu verhalten hätten, wann sie darinn glücklich fortkommen wollen, uns genüget dieses wenige nur en passant, von dem Themis Negocio angeführet zu haben, welches kaum der Zehende Theil ist, so wir noch zu sagen hätten, dahero der geneigte Leser auf unsern ehstens zu erwartenden Englischen Kauffmann, oder Beschreibung der Groß-Brittanischen Commerciën verwiesen, dieses Orts aber nur noch zu des Themis Fluß Hochachtung der von Engellands merckwürdigsten Dingen bekannte Vers: *Arx, Pons, Mons, Fons, Rex, Ecclesia, Fœmina Lana,* zu bemercken ist, da dann unter Pons ihre kostbare Themis-Brücken, und unter Lana die Wollen-Manufacturen verstanden werden, welche Engelland in grosser Quantität so wohl nach Teutschland und andern Europäischen Ländern, als sonderlich auch nach der Levante schicket, wie hiervon abermahl der Historische Kauffmann mit mehrern zu sehen ist, hingegen ist von denen übrigen so wohl Englisch, als Schottländisch, und Irroländischen Flüssen der Commerciën wegen nichts sonderliches zu bemercken, auffer was etwan wegen des Humbert-Fluß der darauff verführten Stein-Kohlen halber, item auf der Severne, wegen der nahe liegenden Stadt Bristol, und der daselbst einlanffenden Schiffe zu erinnern seyn möchte.

Die vornehmste Flüsse in Schottland seynd, die Kleine Letha bey Edenburg, der Tay, der durch Albanien in einen grossen See laufft, die Dina bey Aberdon, und die Ness und Loxa, deren Wasser auch in härtesten Winter laulich ist, in den See Lomon findet man Fische ohne Floss-Federn, von herrlichen Geschmack, auch auf den See selbst ohne den geringsten Wind oftmahls eine solche Bewegung des Wassers, daß sich auch der beherzte Seemann nicht darauff wagen darff, in Irroland seynd die vornehmste Flüsse die Shanon, Boyne, Blewater, und andere mehr, die nur seiter denen letztern Kriegen, die zu Königs Jacobi II. Zeiten in Irroland gewesen, etlicher maffen bekannt worden, zum Beschluß soll dieses einige Distichon noch zu der Preiswürdigsten Englischen Nation ihren Ruhm hiermit beygefüget werden:

*Anglorum Portus sunt Portæ, Mœnia Classes  
Cæltra Æquor, Valli Corpora, Corda Duces.*

Frankreich hat 4. Haupt-Flüsse, als die Rhône oder den Rhodanum, so am schnellsten laufft, die Seine, deren Wasser man vor das stärkste in der Welt, und zum Trinken vor das gesündeste hält, die Loire, so vor den König aller Frankösischen Flüsse passirt, und die Garonne, die am Schiffreich-

ster

sten ist. Außer diesen 4. Haupt-Flüssen hat es auch noch unterschiedliche zur Innländischen Handlung sehr bequeme Neben-Flüsse, die aber ihrer Vielheit wegen an füglichsten aus denen Land-Carten zu ersehen seyn, von der Rhône-Fluß wie solcher aus Schweizerland komme, durch den Genffer See lauffe, sich etliche Meilen unterhalb Genev in ein Felsen-Loch einstürze, und kurz hernach wieder heraus komme und schiffbar werde, davon ist oben schon gehandelt worden, von solchen Det an wendet er sich hier auff nach Frankreich, und nachdem er Lyon, Wien, Avignon und Baucaire vorbeÿ geflossen, stürzet er sich endlich in das Mittelländische Meer in den so genannten Golfe de Lyon, von der darauff vorgehenden Handlung ist erstlich das schon gedachte Spediren der aus Teutschland kommender und nach Frankreich destinirter Güter, & sie viceversa, item wegen seiner zu Lyon geschehender Conjunction mit der Saone, der Handel aus Burgund nach Lyon zu, wegen Lyons selbst der Nutzen den das helle und schnelle Rhône-Wasser einigen Manufacturen thut, item der Transport der Waaren nach dem grossen Jahrmarek nach Baucaire in Languedoc an denen Provencischen Gränzen zu bemercken, welcher grosse Jahrmarek der häufig daseibst ankommenden Fremden halber, nicht weniger als unsre Leipziger oder Franckfurter Messen berühmte ist. Daß aber der Rhodanus in Durchlauffen durch den Genffer-See, eben wie auch der Rhein bey den Durchfluß durch den Boden-See, und der Italiänische Ticinus durch den Lacum Verbanum sein Wasser mit den See-Wasser nicht vermendet, dessen giebt Kircherus in Mundo subterr. lib. 5. Cap 4. folgende Ursache, weil nemlich dieser Flüße ihr Wasser durch das stete Lauffen gereiniget und leichter gemacht worden, und dannenhero zwischen den mit groben und dicken schweren Theilgen noch vermischten See-Wasser so viel leichter durchgehen könne. Zu bemercken ist auch daß nicht weit von den Ausfluß der Rhône in die Mittelländische See, der Aude-Fluß zu finden, welchen König Ludewig der XIV. umb seinen grossen Canal dessen p. 29. dieses Tractats gedacht worden, zu vollführen, gebraucht hat, eine solche Conjunction daß sie auch zwischen der Seine und der Rhone, und zwar nur auff eine zwischen Distanz von 3. Meilwegs, in gleichen eine andere zwischen der Loire und der Seine geschehen könne Naturet Fournier L. 4. Cap. 15. & 16.

Die Garonne welche aus den Pyraeneischen Gebürg entspringt, und nachdem sie unterschiedliche Französische Provinzien durch, und die Städte Thoulouze und Aagen auch andere mehr vorbeÿ gelauffen, sich endlich unterhalb Bourdeaux in das Meer stürzet, hat erstlich ihren Ruhm wegen des in sie hinein

geführten grossen Canals, und dann wegen der grossen Handlung mit Weinen die auff derselben geschiehet, und zu welchen Ende Jahr aus Jahr ein so viel Teutsche, Holländisch, Englische, Schwedische und Dänische Schiffe zu Bourdeaux liegen, welche alle, Wein und Brandwein, Ezig, Pflaumen, Castanien, Papier und andere Französische Waaren abholen, und ihre Nordische Waaren sonderlich viel Klap- oder Staf-Holz zu Orhäfften-Pipen und Bariquen, item viel Messing-Drat, Kupferne Kessel, Glachs, Potasch, Wachs, und Talc, wieder dagegen hin bringen.

Die Loire Ligeris entspringet in der Velay nicht weit von Puy in Auvergne, und nachdem sie Nieder Auvergne wie auch das Bourbonnische die Provinzjen Nivernois, Gastoinois, Blaisois, Touraine, Anjou, sonderlich aber die Städte Nevers, Orleans, Blois, Tours, Angers, theils durchströmet, theils an denen Grängen und Mauern beneset, sich endlich unterhalb Nantes in die See stürzet, und hiedurch zu einen eben so profitablen Negocio als die Garonne Anlaß giebet, wie dann der Nantes-Brandwein vor eine der besten Sorten gehalten wird.

Ist noch übrig die Seine welche in Burgund entspringet, und nachdem sie Paris und Rouan durchflossen, endlich zwischen Harfleur und Honfleur sich in die Brittanische See ergießet, in wehrenden ihren Lauff nimmt sie die Marne, an welcher Langres und Chalons, die Aine wo Rhetel und Soissons, die Oyse, an welcher Noyon, Compiegne und Bauvais liegen, zu sich, das größte Commercium so auf der Seine geschiehet, ist zu Rouen und in dessen Weltberühmten See-Haven, Havre de Grace genannt, welchen Franciscus I. erbauen lassen, dahero auch solcher noch Franciscopolis, seines Nutzens wegen aber Havre de Grace genennet wird, es ist solcher capable bey 1000. und mehr Schiffe zu beherbergen, wie er dann von unterschiedlichen Nationen sonderlich aber von Teutschen, Holländischen u. Englischen Schiffen fleißig besucht, und was von und nach Paris durch die Normandie zur See weg gehet oder kommet, in diesen Haven ein- und ausgeladen wird, die Stad Rouen selbst ist eine der besten Handels-Städte in Frankreich, welche vortreflich Tuch und Leinwand Manufacturen, reiche Kauffleute, eine schöne Handels-Ordnung, ansehnliche Hallen oder Markt-Plätze und andere Handels-Bequemlichkeiten mehr hat, welche die Musländer dahin zu trafiquen anreizen können.

Das an Frankreich gränzende Spanien hat unter 150. Flüssen nur etliche wenige die schiffreich seyn, solche heißen der Iberus oder Ebro welcher wie die Donau gegen Aufgang der Sonnen laufft, weil ihn das Gebürge Occa-

an seinen richtigen Lauff verhindert, ehe er sich in das Mittelländische Meer ergießet fallen wohl 12. andere Flüsse in ihn hinein, die ihn doch kaum schiffbar machen können, der zweyte ist der Durus oder Duero welcher der größte seyn soll, und sich in den Oceanum occidentalem ergießet, der dritte ist der Tagus oder Tajo so ebenfals bey Lissabon in gedachten Oceanum fällt, ingleichen auch der Anas oder Rio Guadiana von welchen (wiewohl fabelhaftig und unwahr) vorgeben wird, daß er 10. Meilen unter der Erden fortlauffe, dabero er auch Anas oder eine untertauchende Ente genennet werde, der Boetis sonst auch Quadalquivir genannt, rinnet zwar sehr sanfft, hat aber unter seinen Fluthen verborgene Felsen, die manches Schiff durchbohren und solches sinkend machen, Minus ergießt sich ebenfals in gedachten Oceanum, und ist von denselben wie auch von andern Spanischen Flüssen Merula lib. 2. Cap. 7. item Nonius de Hispan Flum. zu lesen, zu der Römer Zeiten wurde Spanien in 2. Haupt-Theile abgetheilet, deren der eine dieß-der andere jenseits des Flusses Ebro lag, und daher jener Hispania Citerior dieser aber Uterior genennet wurde, unter Spaniens dreyen Wunder-Werken, werden erstlich eine Brücke über welche das Wasser und nicht daruter weglauft (wodurch sie die Segovischen Wasser-Leitungen verstehen wollen,) ferner eine mit Feuer umgebene Stadt, welches wegen der vielen umbliegenden Flinten-oder Kieselsteinen Felsen die Stadt Madrid seyn soll, und drittens eine Brücke auf welcher man 10 tausend Schwäbe weiden könnte, gezeibet, durch welche der obbemeldte unter der Erden weglauflende Guadiana verstanden wird.

Weil nun die Spanier so wenig schiffreiche Flüsse, hingegen desto mehr berühmter See-Häven haben, als ist auch alle ihre Handlung in dieselbe concentrirt, unter welchen Cadix einer der vornehmsten ist, nicht weniger hat auch die Stadt Lissabon die Welt berühmte Residenz der Portugiesischen Könige ihren stattlichen Haven, welchen der, bey ihr in die See fallende Tagus-Fluß machet, S. Lucas ein überaus bequemer Meer-Port an den Ausfluß des Quadalquivirs war vormahls eine Anfurt der aus West-Indien zurück gekommenen Silber-Flotte, welche aber nunmehr in Cadix oder in den nicht weit davon liegenden Port S. Maria einquartiret wird, als eine sonderbare Wasser-Anmerkung bey Spanien möchte auch diese seyn, daß als die Mohren noch Meister des größten Theils von Spanien gewesen, sie die hin und wieder noch zu vieler Spanischen Städte Nutzen befindliche Wasser-Leitungen angeleget, worinn sie (ob sie gleich in übrigen Barbaren zu nennen seyn,) eine ungemeiner Geschicklichkeit mehr als man sich einbilden kan præstiret haben. Die Wa-

ren welche das Spanische Commercium ausgiebt, bestehen theils in Ein- theils Ausländischen, jene seynd ihre delicates Weine, Oehl, Oliven, Feigen, Rosinen, Pommeranzen, Citronen und Aepfel de Sina, ferner grosse Quantitäten Salk so zu S. Hubes oder Setubal geholet wird, die Ausländische aber seyn alle ihre aus Ost- und West-Indien kömende Waaren, welche schon so vielfältig anderwärts, und was hernach wieder dagegen an andern Europäischen Waaren nach Spanien, und durch dieses mit ihren Flotten nach Ost- und West-Indien gesandt werde, erzehlet worden.

In Italien haben wir an schiffreichen Flüssen die Tyber, den Arnun, den Po, die Etsch, den Mincium, Oglum, die Adda und andere mehr, darunter der Po sich oft zu ergießen und grossen Schaden anzurichten pfleget, ungeachtet er hin und wieder mit Dämmen auff das beste verwahret ist, das ganze Venediger Gebiet ist mit Flüssen und Gräben gleichsam durchschnitten, und von denen in den Mayländischen befindlichen Canälen ist pag 35. dieses Tractats schon Meldung geschehen, vor allen Ländern Italiens hat Neapolis eine grosse Menge Flüsse, darunter aber die wenigsten schiffreich, wir wollen deren nur etliche und zwar der Vornehmsten erzehlen, als da seynd der Acheron ein Fluß in Calabrien heutigs Tags Savuto benannt, welcher aber mit einem Fluß gleiches Namens der in Epiro fließet und von welchen die Heydnische Poeten viel fabulirens machē nicht muß confundiret werden, sondern dieser Calabrische Acheron ist derjenige Fluß bey welchen der Epirotische König Alexander nach des Oraculi Prophezeung eine grosse Niederlage erlitten, Aufidius insgemein Ofento ist einer der berühmtesten Flüsse Apuliens heut zu Tag Terra di Bari genant, ob sein Ursprung gleich gering, so wird er doch durch die in ihn einfallende Bäche und Regen-Güsse so ergrösset, daß er oft eine ziemlich Segend Apuliens unter Wasser setzet, er war sonst die Gränz-Scheidung des Daunischen und Pencetischen Apuliens, in seinen Lauff benezet er das Melphitanische und Lavellinische Gebiet, biß er endlich bey Barletta in die See fällt, von seiner Ungezümheit schreibet Horatius lib. 4. Od. 14.

Sic Tauriformis volvitur Aufidus.

Qui Regna Dauni perfluit Appuli

Quum favit, horrendamque cultis

Diluvium meditatur Agris.

Sabbathus, ein Fluß in Campanien, entspringt aus den Apenninischen Geb. 19, und zwar an dem Orte, so man inegemein Monte tremulo nennet, er fließet durch das Beneventanische, und stürzet sich endlich, nachdem er viel  
andere



andere kleine Flüsse zu sich genommen, in den Vulturum, die Stadt Benevento, welche er vorbey fließet, und nach ihr auch den Nahmen Fiume de Benevento annimmt, hat der darauff gehenden Kauffmanns-Barquen, und der Fruchtbarkeit, die er ihren Boden zuweg bringt, grossen Nutzen von denselben. Ein anderer Fluß Sebethus, der auch in den lustigen Campanien zwischen den Vesuvio und der Stadt Neapolis seinen Lauff hat, und heut zu Tag Fiume della Madalena getauffet wird, fließet mitten durch die Stadt Neapolim, und zwar mit so grossen Nutzen dieser Stadt, daß auch Columella de Hort. Cultur. lib. 10. schon seiner in folgenden Worten gedencket:

Et Stabiae celebres & Vesuvia Rura

Doctaque Parthenope Sebethide roscida Lympha.

Man findet auch Römische Aufschriften/ in welchen dieses Fluß Meldung geschiehet, als z. E. Mevius Eutychns Adiculam restituit Sebetho. Wie ihn dann auch die Neapolitanische Poeten seines grossen Nutzens halber nur die kleine Tyber nennen, der berühmte Guicciardini aber ihn in folgenden Versen dergestalt heraus streicht, daß er ihn gleichsam über alle andere Flüsse der Welt erhebet:

Non mihi Belga Mosam, Rhenum Germanus & Istrum

Aut Ligerim, aut Rhodanum Gallus in Astra ferant

Auriferumque Tagum dives ne jactet Iberus

Insuber celebrem linquat abire Padum

Nec tumidi incedant, vasto quod Gurgite versent

Nilus & Euphrates, Tigris & Indus Aquas

Namque Sebethus ego, quamvis pauperrimus Undis

Musarum Dono traastuli in Astra Caput

Huc etenim migrans Musis comitatus Apollo

Castaliis Lymphas prætulit ille meas.

Weil er auch sonderlich denen Neapolitanischen Feldern und Gärten wohl zu statten kommt, und die vornehmste Mühlen und Wasser-Künste der Stadt dadurch getrieben werden, als liess man in des Caraccioli Palast, bey welchem der dabey liegende Lust-Garten mit den künstlichsten Wasser-Wercken geziert ist, folgende dem Sebetho-Fluß zu Ehren gemachte Aufschrift: Nic. Ant. Caracciolus, Vici Marchio & Cæsaris a latere Confiliarius has Genio Aedes, Gratiis Hortos, Nymphis Fontes, Nemus Faunis & totius loci venustatem Sebetho, & Syrenibus dedicavit, ad Vitæ Oblectamentum, atque Secessum & perpetuam Amicorum Jucunditatem. M D XXXXIII.

Der berühmteste Fluß Campaniens ist der Vulturus, dessen Virgilius, Livius und Plinius rühmlich gedencken, Plutarchus heist ihn Vataranum, man hat ihn auch wohl den Nahmen Casulianus beygelegt, wie solches aus einer alten bey der Stadt Vulturno gefundenen Römischen Grabschrift folgendes des Inhalts zu ersehen: *Aquas Casulini Fluminis mortuis gravatas suscepit Tyrreni Maris Littus, quando Francorum Gentem occidit Aufonius Ensis ubi misero hæc geflit Morem Bultino*, wegen der in diesen Vulturum häufig einfallenden Neben-Flüsse, wird er seiner dadurch bekommenden Grösse halber vor einen der stärcksten Flüsse des Königreich Neapolis gehalten, er stürzet sich bey Cuma in die See, nachdem er zuvor den Culanum, correctum, Fredum, Pratellum, Sabbathum, Ifoclerum, und andere Flüsse mehr zu sich genommen, und wird alsdann dieselbige Meeres-Gegend seines Einflusses halber, das Vulturische Meer genannt, vid. hiervon Nicolai Parthenii Gianetalli *Halievtica & Nautica*, woselbst von denen Neapolitanischen Flüssen und ihren Nutzen, den sie selbigen Reich in der Fischerey und Schiffahrt bringen, ausführlich gehandelt, insonderheit aber der Fisch- und Aустern-reichen Lucrinischen See, (von Lucro oder den Gewian, den man daraus mit den Fischen machet, und welche deswegen Julius Cæsar mit einem hohen Damm gegen den Einbruch des Meers verwahren lassen, also genannt,) gedacht, und zugleich was Virgilius in den *Verk. an Memorem Portus? Lucrinoque addita claustra*, ingleichen Varro, wegen der daraus auf die Römische Hochzeiten geschaffte Aустern: *Tunc Nuptiæ videbant Ostreas Lucrinas, item Martialis*, der aus dieser See entspringenden Heilheit-Neigung: *Dum nos blanda tenent lascivi Stagna Lucrini*, geschrieben, mit angeführet wird.

Die Römische Tyber, deren unterschiedlich mahl in diesen Buch schon gedacht worden/ betreffend/ so wächst solche kurz nach ihren, aus den Apenninischen Gebürg ziehenden Ursprung, durch unterschiedliche in dieselbe einlauffende Flüsse dergestalt, daß sie endlich schiffreich wird, und mit Ruhm das vormahlige Haupt der Welt, nemlich die Stadt Rom durchfließen kan/ wann sie hernach durch mehr als 40. zu sich genommene Flüsse verstärcket worden, so stürzet sie sich bey Ostia in die See, von dannen sie auch wieder zurück herauff der Stadt allerhand delicate See-Fische, und was sonst noch von denen angrängenden Ländern vor Lebens-Mittel und Kauffmanns-Güter ihr nach Rom zu überbringen auffgebürdet werden, getreulich einliefert, die über solchen Tyber-Fluß befindliche Brücken seyn, 1. Pons Milvius, so eine halbe Meile unterhalb der Stadt auf der Flaminschen Straffe lag, und 4. grosse  
und

und 2. mittelmäßige Schwibbögen hatte, ist aber Pons Mollis genennet wird, 2) Pons Aelius, jezo St. Angeli, so noch stehet, und auf 4. Bogen von Kaysr Adriano erbauet worden, 3) Pons Vaticanus seu Triumphalis, davon nur noch 4. Pfeiler dem Hospital zum Heil. Geist gegen über in den Strom zu sehen, 4) Pons Janiculensis, seu Aurelius, jezo Pons Xysti, seu Sixti, so noch stehet, und von Pabst Sixto IV. erbauet worden. 5) Pons Fabricius, seu Tarpejus, jezo il Ponte di quattro Capi, so 2. grosse Schwibbogen hat, und von Pabst Paulo III. wieder ist renoviret worden. 6) Pons Cestius seu Equilinus, jezo St. Bartholomæi, so die Gestalt eines Triumph-Bogens hat, und aus einen grossen und 2. kleinen Bögen bestehet. 7) Pons Sublicius, seu Amilius, item Herculis & Sacer, welche gar eingegangen, sonst aber von puren Marmor, und die älteste Brücke in Rom gewesen. 8) Pons Palatinus, seu Senatorius, jezo St. Mariæ Egyptiacæ, so 5. Pfeiler und 6. Bogen hat, unterhalb der Insul Tiberinæ stehet, und die grösste Brücke unter allen gewesen ist, es liegt aber besagte Insula Tiberina in der XIII. Region der Stadt, und entstand zu Tarquini Superbi Zeiten von einen grossen Hauffen in dem Strom geschütteten Getreids, sie ist eines Bogen-Schusses breit, und 3. Stadia lang, ihre Gestalt ist wie ein Schiff, zu der Heydnischen Römer Zeit war sie den Esculapio, nunmehr aber ist sie den heiligen Bartholomæo gewidmet, dessen Leichnam Kaysr Otto An. 983. von Benevent hieher gebracht, und ihn in die, auf dieser Insul erbaute Kirch versetzen lassen, es stand aber ehmahls an derselben Stelle des Esculapii Tempel, welcher Abgott unter den Bild einer Schlang zur Zeit einer grassirenden giftigen Pestilenz vor der Stadt Epidaurum nach Rom gebracht, und daselbst als ein Ort der Arzenei verehret worden, wie solches etliche alte Aufschriften noch bezeugen, das Löblichste was dabey gewesen, war dieses, daß die alte Römer zugleich ein Hospital und Gast-Haus vor arme Slaven, und krankes Gesind oder Dienstboten, (welche von ihrer Herrschafft, damit sie keine Mühe noch Unkosten auf ihre Cur wenden dörrften, aus den Hause waren gestossen worden,) dabey auffgerichtet, in welchem Hause man solches arme Gesind aus Verordnung Kaysers Claudii auffgenommen, versorget, und gepfleget, und zwar noch mit diesen Beneficio, daß wann sie hernach wieder gesund worden, sie auch dabey ewig frey waren, und ihre unbarmerzige Herren sich weiter über sie keiner Herrschafft anmassen dörrten, ob dergleichen Hospitaler viel unter uns Christen zu finden, da freye krankte Leute, zu geschweigen armes Dienst-Volck und Fremdlinge umb sonst auffgenommen, und verpfleget werden, solches ge-

Be ich den, der unser häufigen Stiftungen Gelegenheit und Umstände weiß zu bedencken/ ich sage/ es finden sich deren gar wenig, welches künfftig in unsern vollkommenen Armen-Versorgungs-Project ausführlich wird zu beweisen seyn. Der Brücken, welche auf ebige St. Bartholomæus-Insul führen, seynd zwey/ die eine so nach Rom hin siehet, wurde weyland Tarpeji und Fabritii Brücke genannt, weil sie von diesen beyden Personen, welche Aufseher der Wege waren, erbauet, und von den Bürgermeister Lepido, und M. Curtio gut erkannt worden, sie führet nunmehr den Nahmen von Vier Häuptern, welche man allda in Marmor einachauen siehet, und welche die 4. Jahrs-Zeiten bedeuten sollen, die andere Brücke an der über Tyberschen Seite ward des Cestii und die Exquulinische Brücke genannt, welche erstlich die Käysere Valens und Valentinianus hatten repariren, und als solche nach der Zeit wieder eingegangen, der Rathsherr Benedictus ein gleiches thun lassen, nach der noch allda befindlichen Aufschrifft: Benedictus almæ Urbis summus Senator restauravit hunc Pontem fere Diruptum, d. i. der oberste Rathsherr Benedictus hat diese fast ganz eingegangene Brücke wieder renoviren lassen, das oben gemeldete in die Tyber eingeschüttete Getreid, aus welchen hernach eine so grosse Insul erwachsen, kam daher, weil es Tarquinius (auf Thyrung wartend, und daß alsdann viel daran zu gewinnen seyn würde, verheffend,) hatte auffschütten lassen, welches aber das Römische Volk anders verstanden, und daher einmüthiglich dahin gestimmt, daß es zur Straffe seiner vorgesezten Korn-Wucherey öffentlich solte in das Wasser geworffen werden.

Eine andere Tiberinische Merckwürdigkeit war auch diese, es lieff nemlich nicht weit von der Stelle, wo jetzt St. Theodori-Kirche stehet, vormahls die Tyber zuweilen sehr hoch an, welches Amulium veranlaßte, seiner Schwester neu gebohrne Kinder Romulum und Remum daseibst hintragen zu lassen, damit sie von denen Wellen möchten verschlungen werden, es soll sich aber das Tyber-Wasser, so bald man die Kinder daseibst niedergeleat, zurück gezogen, und ihnen kein Leid zugesüget haben, worauff sie dann Larenca des Hirten Faululi Weib gefunden, solche aus Mitleiden auffgenommen, und in ihren Hauß erzogen hat, zu welcher Geschichte Ungedencken die Römer hernach, mahls dem Romulo und Remo zu Ehren an derselbigen Ort einen Tempel gestiftet, in welchen eine Wölffin aus Erz gegessen zu sehen war, welche 2. St. der säuete, diese Wölffin ist hernach bey anbrechender Christenthum von dar weggeschafft, und ins Capitolium versetzt, von Tarquinio Siperbo aber die

die selbiger Orten vorbey fließende Tyber abgeleitet, ihr alter Canal mit Erde ausgefüllet, und die noch heutigs Tags bekannte Strada nova, oder der Neue Weg daraus gemacht worden, welcher von des Septimii Ehren-Bogen seinen Anfang nimmt, ebbesagte Theodori-Kirch vorbey, und biß an die Kirche de Notre Dame della Gratia gehet, wo vor diesen der Göttin Vestæ Tempel gestanden, als etwas zu der Tyber Schiffahrt noch gehöriges ist auch der Tyber unterhalb Rom, sonderlich nach der See zu, ihres Ufer stattliche Verbollwerkung, und Vorsehung mit Steinen, Pfählen und Balcken, damit solches die ungestüme Fluß- und Meeres-Wellen nicht wegreißen mögen, damit sie auch die beladene Schiffe desto besser den Strom aufwärts bringen können, so werden so viel Büffel, Ochsen vorgespannt, als nöthig ist, welches bey uns in Teutschland, wann die Ufer darnach beschaffen wären, eben also mit Pferden könnte eingerichtet, und dadurch die Strom-Fahrt ziemlich befördert werden, es seynd aber die größte Schiffe welche auf der Tyber gehen, nur Barquen und Felouquen, deren einige beladen von Genua, Livorno, und Neapolis herkommen, was aber die grosse Päßliche und andere Schiffe und Galeen betrifft, die müssen in denen Römischen Meer-Porten bleiben/ und können die Tyber nicht herauff gehen.

In Florenz ist der Arnus-Strom zu sehen, welcher die Stadt in 2. Theile theilet, es gehen über solchen 4. Brücken, die an kostbarer Structur und künstlichen darauff stehenden Statuen wenig ihres gleichen haben, wie dann auch von der gangen Stadt Kayser Carolus V. ihrer Vortrefflichkeit halber dieses Urtheil gefällt, man solte dieselbe nur alle Sonntag und nicht in der Woche sehen lassen.

Von der Stadt Mantua aus, lauffen 2. Canäle, auff deren einen man biß gen Goira, einen etliche Meilen davon entfernten Städtchen, auf den andern aber biß in den Po-Fluß, und von solchen alsdann ferner in die See kommen kan, dergleichen commode Schiff-Fahrt ist auch von Padua aus, auf den angenehmen Brenta-Fluß nach Venedig zu, da stündlich Schiffe ab- und zu gehen, und Güter und Passagier mit nehmen, in dieser Fahrt hat man unterschiedliche Schleußen zu passiren, sonderlich findet sich zu Lucivicento, da man von den süßen Wasser in das gesalzene See-Wasser nunmehr einfahren soll, ein hohes Wehr, zu Verhütung, daß der Canal, der umberliche Fuß höher, als die See lieget, sich nicht darinn ergieße, über solches Wehr nun ist eine künstliche Roll-Brücke angebracht, vermittelst welcher die Schiffe aus den Canal in die See durch Pferde übergezogen werden, so bald eine Barque

Darüber gebracht, so können die in solcher fahrende Passagier, wann sie der langsamten Fahrt wegen auf der See nicht gern auf denen Barquen bleiben, sondern lieber zeitig in Venedig seyn wollen, sich auf die bey der Rialto-Brücke parat liegende Gondelen setzen, und geschwind nach Venedig über rudern lassen. Diese Welt-berühmte Stadt ist umb ihrer Wasser- und Canäl-Fahrt willen umb so viel sehens würdiger, als man mehrentheils in derselben anders nicht als zu Wasser von einem Haus in das andere kommen kan, zu welchen Ende mehr als 20. tausend Gondelen oder so genannte kleine Transport-Schiffe gezelet werden, welche die Leute von einem Haus oder Strasse zur andern, auch von einer Insel zur andern (auf welchen Venedig erbauet ist) übersetzen, es seynd aber solche Gondeln durchgehends mit schwarzen Tuch bezogen/ und an denen Seiten gefensteret, damit des Sommers die Hitze, und des Winters der kalte Wind nicht durchdringen könne, was reiche Venetianer seyn, die halten sich eine oder mehr Gondeln auf ihren eigenen Leib, in denen engen Canal-Strassen seynd allenthalben steinerne Brücken nur von einem einigen und hohen Bogen, damit die Gondeln durchfahren können, übergelegt, und zelet man solcher bey 1500. über den grossen Canal aber ist die allerkostbarste und prächtigste Brücke, Rialto. oder Rivalto genannt, die bestehet ebenfalls nur in einem einigen aus weissen Marmor gebauten Bogen, 70. Schritt lang, der grosse Canal über welchen solche gehet, passiret recht mitten durch die Stadt/ und ist an beyden Ufern mit mehr als 200. der kostbarsten Palatien gezieret, in herunter gehen von obbermeldter Brücke, trifft man il fontigo di Todeschi, oder das so genannte Deutsche Haus an, in welchen lauter Deutsche Kauffleute wohnen, wie hiervon eine ausführliche Beschreibung in unsern Börsen-Tractat, unter den Wort Venedig zu ersehen.

Es ist aber nunmehr Zeit, daß wir aus Europa, weil in dessen übrigen Ländern nichts considerables mehr von Flüssen anzutreffen, nach Asiam überschiffen, und was daselbst an Flüssen und Strom-Fahrten merckwürdiges zu finden seyn möchte, auch kürzlich in Betrachtung nehmen.

Unter solchen seynd nun vornehmlich der in der heiligen Schrift so oft benannte Jordan, welcher wieder abgetheilet wird in den Kleinen und Grossen, klein wird er genet von den Anfang bis in das Galiläische Meer, da er hernach durch Zufluß anderer Wässer immer stärker, und folglich der grosse genennet wird. sein Ursprung soll aus zweyen Bruanen, deren der eine Jor, der andere Dan heisset, und welche nahe bey Casarea Philippi zusamm stießen,

gesch

geschehen, welchen aber Lightfoot widerspricht, wann er schreibt, daß solcher aus den Brunnen Panehas herkomme, er laufft gegen Mittag einen langen und krummen Weg, biß er endlich in das Meer Samochitis fällt, welches beyrn Josua Cap. XI. v. 5. das Wasser Merom genennet wird, und mehrentheils aus dem Wasser des Jordans, wie auch aus den Schnee-Wasser des Berges Libanon bestehet, in Sommer aber bald vertrocknet, also daß bloß der Lauff des Jordans überbleibet/ der sich wann er aus diesen Meer auslaufft, gegen Mittag wendet, in solchen Lauff mit unterschiedlichen Wassern verstärkt wird, und endlich zwischen Capernaum und Corazim in das Galiläische Meer fällt, welches sonst Cenereth heisset, endlich nachdem er die lustige Gegend umb Samaria und Galildam gemacht/ fällt er in das todte Meer, in der Erndte, (welche im gelobten Land umb Ostern angehet,) ist dieser Fluß am größten/ und an seinen Ufern so voll, daß er an etlichen Orten wie der Nilus-Fluß in Egypten überläufft, Jos. 3. v. 15. Syr. 24. v. 36. wie dann die Gegend umb den Jordan auch in der H. Schrift Wasser-reich, und ein Paradies des H. Ern gleich Egypten-Land genennet wird, unter so vielen im und an den Jordan geschehenen Wundern seynd diese wohl die merckwürdigste/ daß der Jordan, als zu Josua Zeiten die Lade des Bundes hinein getragen wurde, an beyden Seiten sich theilte, und ganz stille stund, also daß die Kinder Ibrael trocknes Fußes durchgehen kunten, Jos. 3. v. 13. welches auch zu Zeiten Eliä und Elisä geschehen, wie zu lesen im 2 Buch der Könige am 2. Cap. am 8. v. voraus aber ist dieser Fluß vor allen Flüssen der Welt/ durch die Tauffe Christi in Hochachtung gesetzt worden, und daß Johannes in derselbigen Gegend seine Buß-Predigten und das Volk zu täuffen angefangen.

Die übrigen Flüsse des gelobten Landes seynd eben von keiner sonderbaren Consideration, ausser daß man sie gar ordentlich nach denen 12. Stämmen der Kinder Ibrael eingetheilet findet, welches wir aber geliebter Kürze halber hier vorbey gehen, und nur noch des Sabbate-Fluß Lateinisch Sabbaticum vel Sabbatum, item Sambation genannt, gedencken, welcher aus den Berg Libanon entspringet, und diese Besonderheit haben soll/ daß er allein Sechs Tag in der Woche über fließen, des Sonnabends aber als an der Juden ihren Sabbath still stehen, und gleichsam dem Sabbath zu Ehren nach der Juden Fabelhaften Meynung ruhen soll/ ihren Vorgeben nach seynd auch hinter solchen die 10. Stämme Ibrael in geffer Macht und Herrlichkeit wohnhaffrig, zu welchen sie sich gern begeben woiten, weil aber

die Schnelligkeit und Ungestümheit dieses Flusses in denen Werckel-Tagen so groß wäre/ daß kein Mensch denselben zu passiren sich aetruen dörrffe/ des Sabbats aber, da der Fluß passable wäre, sie nicht reisen dörrften, als kämen sie auf solche Weise nimmermehr zusam, vid. Buxtorf. Præfat. in Libr. Costi & Lex Talm. Col. 1417. Cunæum L. 2. de R. H. insoutheit aber Eisenmenger in seinen entdeckten Judenthum P. 2. C. 10. p. 533.

Die Commercia auf denen weyland Jüdischen Flüssen betreffend/ waren solche sehr schlecht, auffr was etwan mit Holz-Flößen möchte vorgegangen seyn, dabon dasjenige zu lesen, was wir p. 202. dieses Tractats von des Könige Salomonis seinen Contract mit Hiram dem Könige zu Tyro gemeldet: boten, hingegen stand die Schiff-Fahrt auf denen Innländischen Meeren des gelobten Landes in so viel grössern Flor, welches daraus abzunchmen, weil die Städte Capernaum, Corazim, Bethsaida, die alle an den Galiläischen Meer lagen, durch die Commercia trefflich gestiegen, und auch die Fischereyen auf solchen Meer guten Abgang hatten/ wie dann Christus Petrum und Andream als Fischer auf den Galiläischen Meer beruffen, ihnen auch daselbst nach seiner Auferstehung wieder erschienen ist, dem Stamm Sebulon aber von dem Erz-Vater Jacob Gen. am 49. v. 13. ihre künftige See-Commercia in diesen Worten zuvor verkündiget worden: Sebulon wird am Aufurt des Meeres wohnen, und am Anfurt der Schiffe, und reichen an Sidon, weil auch die Juden grosse Commercia nach Tyrus und Sidon hatten, der König Salomon auch gar eine nach Ophir gegangene Schiffs-Flotte bauen lassen, so ist zu vermuthen, daß es an Schiff- und See-fahrenden Leuten in Judæa nicht werde ermangelt haben.

Beireffende nunmehr die übrige Asiatische Flüsse, so wollen wir unter derselben großen Menge (darunter doch die wenigsten der Schiffahrt und Commerciën halber berühmt seyn,) nur etliche vor uns nehmen, welches dann der Euphrat und Tigris, der Indus und Ganges, und dann einige Chinesische Flüsse seyn sollen, die beyde erste entspringen in Armenien, und stürzen sich hernach auch beyde, nachdem sie kurz zuvor mit einander vermischet worden, bey Balsora in den Sinum Persicum, in wöhrenden Lauff hat der Euphrat Syrien und Babylonien zur Rechten, und Mesopotamien zur linken, der Tigris hingegen dieses zur Rechten, und Aethrien auf der linken Seiten, weil sie nun solcher Gestalt Mesopotamien gleichsam in der Mitte haben, so ist das bey auch diesen Land sein Nahme Mesopotamien (als eines zwischen zweyen Flüssen liegendes) gekommen, vormahls benechte der Euphrat das alte



Babylon, der Tigris aber Niniven, bey welchen auch sein 26. Fuß höher Hertz abfall berühmt ist, wiewol man von solchen vorgeben will, daß er nicht von Natur also sey, sondern entweder von Alexandro M. umb den Fluß von der Stadt abzuleiten, oder auch von Dario denen Macedoniern das weitere Fortgehen zu verhindern, verfertigt worden, vid. Tavernier Part. 1. lib. 2. Cap. 7. heutzigs Tags laufft der Tigris die Stadt Neu-Babylon oder Bagadet vorbei, was wegen dieser beyden Flüsse, daß solche unter denen Flüssen das Paradeiß solte gewesen seyn, geurtheilet wird, solches ist ander werts zu erschē, wie berühmt indessen diese beyde Flüsse der Euphrat und Tigris in denen Historien seyn, so arm seynd sie hingegen an Fischen, und die Schiffahrt und Kauffmannschafft auf denenelben ist auch nur schlecht bestellt, etwas wird zwar darauff an roher Seide, Corduan, Persianischen Tapeten, seidenen und goldenen Brocad, und einigen Droguistereyen verschicket, und vermittelst des Havens Gameron oder Bandarabilli, hernach an die Holländer, und andere nach Ost-Indien kommende Europäische Nationes verhandelt, wiewohl nicht mehr in solcher Quantität, als vormahls geschehen, davon die Ursach in des Tavernier seiner Reise-Beschreibung zu lesen ist.

In Indien seyn die 2. Flüsse Indus und Ganges vor andern betrachtens würdig, jener ergießt sich in den Haven Kom, ein paar Meilen von der Stadt Suratte, dabey er auch seine Tieffe nach der Ebbe und Fluth vermehret, oder vermindert, er ist über alle massen Fischreich, dabey aber auch voller Crocodilen, dahero die Leute, die sich darinn baden, zum öfftern von solchen verschlungen werden. Von diesem Fluß lieget die Stadt Cambaja etwa drey Stunden weit, nach welcher aus dem Fluß eine Fahrt zugehet, die aber mit nicht allzugroßen Schiffen kan befahren werden.

Der Ganges nimmt seinen Ursprung aus der Gegend, welche von denen Sinesen Sifar genennet wird, sein Wasser wird von denen Indianern vor heilig und gesegnet gehalten, wie sie dann alle bestiglich glauben, daß allen, die sich darinn waschen, ihre Sünden von Grund an vergeben würden, dahero auch die grosse Wahlfahrt kommt, welche Jährlich dahin von vielen Heindischen Nationen aethan wird, sonderlich von denen Bengalen, deren ein jeder so sich in diesen Strom waschen will, dem König einen gewissen Tribut erlegen muß, und an dem Narlingischen Hofe wird vor den König kein anderes, als das Ganges Wasser gebraucht, weil solches leichter und reiner als andere Wasser der Welt seyn soll, wie etwa also der König Ptolemæus Philadelphus seiner dem Antiocho verheyratheten Tochter Berenice das Nil-Wasser bis

nach Abyrien mit grossen Kosten zugeschickt, die Persianische Könige aber das Wasser aus dem Fluß Choralpes bey Susa, welches sie noch dem Nil-Wasser vorzogen, stets in silbern Flaschen sich nachführen lassen, wann sie des Winters zu Susa, des Sommers zu Ecbatana, im Herbst zu Persepolis, und im Frühling zu Babylon Hoff hielten, bey denen Chinesern sollen auch die beyde Flüsse Jo und Kiema in der Landschaft Xenli ein so leichtes Wasser haben, daß solches nicht einmahl Spreu und Holz, zu geschweigen ein beladenes Schiff tragen kan.

Wir bemerken hiebey ferner von denen übrigen Chinesischen Flüssen, daß unter solchen die beyde Haupt-Flüsse Kiang und Hoang die vornehmsten seyn nicht allein wegen ihrer Grösse als auch der mächtigen Schiff-Fahrt halber die darauff getrieben wird, daher sie auch den ersten einen Sohn des Meeres nennen, bey der Stadt Sinein ändert er seinen Nahmen und heißet Takiang, worauff er noch unterschiedliche mahl seinen Nahmen changiret, bis er endlich nachdem er vielen Chinesischen Städten grosse Bequemlichkeit zur Handlung gebracht, sich in die offenbare See stürzet, der Hoang welcher auch seiner gelben Farbe wegen der Saffran-Fluß genennet wird, scheint anfanglich nur ein Morast zu seyn, hernach aber weiset sein schneller Strom bald ein anders aus, wann er zumahl durch Überschwemmungen grossen Schaden thut, bis er endlich nach einem Lauff von 800. Meilwegs sich bey der Stadt Hoaignan in die offenbare See stürzet, merkwürdig ist daß dieser gewaltige Fluß vorzeiten auch durch Peking und Xantung lief, die sinnreiche Chinesen aber haben ihn umb seiner Überschwemmungen zu entgehen, einen andern Weg geleitet, also daß man von seinen vorigen Fluß-Bett kaum hin und wieder einige Vestigia mehr findet.

Unter denen Africanischen Flüssen seynd die berühmteste der Nilus und Niger, von jenes seinen Ursprung ist nichts gewisses zu sagen, Kircherus nennet die Provinz wo solcher seyn soll, Agaos, nahe bey dem Reich Gojam, in der Landschaft Sagela da dieser mächtige Fluß aus zwey Berg-Brunnen entstehen, so gleich sich aber wieder theilen und die Helffte seines Wassers unter den Nahmen des Niger-Flusses nach Westen, die übrige Helffte aber unter den Nahmen des Nils nach Norden sich wenden soll, bis er endlich nach dem er über 1000. Meilen Mohrenland und Egypten durchstossen, sich in sieben Ausflüssen in das Mittelländische Meer stürzet. Wegen des Nutzen den der Nil-Fluß durch seine Überschwemmung dem Land Egypten thut, wurde er von denen Heydnischen Scribenten *Deorum Semen*, *Jovis Donum*, eine Himmels-Gabe genennet.

Was den Niger-Fluß betrifft, so empfängt solcher seinen Nahmen von denen schwarzen Mohren deren Land er durchfließet bevor er sich aber in das Mare Atlanticum ergießet, theilet er sich in drey Haupt-Ströme als die Sinega, Gambia und Rio Grande, er führet viel gediegene Gold-Körner bey sich, und ist im übrigen fein Wasser mit des Nili seinen einerley Natur und Eigenschafft.

Von denen auff den Nil- Strom vorgehenden Commerciis noch etwas zu gedencken, so ist schon bey der alten Römer-Zeiten Egyptenland der Römer Speis- und Brod-Cammer gewesen, die übrige Waaren welche Africa ausgiebt, und häufig von unsern Levante-Fahrern abgehohlet werden, seynd vielerhand Specereyen und Droguistereyen als Cassia, Senes-Blätter, Anis, Zucker, Datteln, Balsam, Straußen-Federn, Elephanten-Zähne, Leder, Glachs, Wolle und Leinwand, Cairo in welcher eine Wasser-Leitung aus den Nilo von drey und funffzig hohen Schwibbogen geführet zu ersehen ist, macht die feinsten Türckische Teppiche, und Alexandria von welcher nicht weit unter die Sieben Wunder-Wercke gerechnete Pharos oder Leucht-Thurm gestanden, ist dermahlen der Europäer bester Handels-Platz in Egypten nicht weniger wird auch Damiatia wegen seines bequemen Lagers und Sees-Havens viel besucht, zu mercken ist, daß vor diesen, und ehe die Fahrt um Capo di bona Speranza erfunden worden, alle Specereyen und andere Köstlichkeiten aus Ost-Indien über das rothe Meer nach Sues gekommen, von dannen man sie weiter zu Land nach Cairo und von diesen den Nil- Strom hinunter nach Alexandria geschaffet, welches denen Türckischen Sultanen ein Großes eingetragen, so aber nunmehr durch obbemeldte Fahrt um das Cap. ihnen benommen worden, daß die Flüß Zaire und Zambere jener wegen seiner Größe und schnellen Lauffs, dieser weil er sich wieder in drey andere grosse Flüße als Cuama, Spiritu Santo, und Rio de los Infantes vertheilet, dem Africanischen Commercio viel Nutzen schaffen könten, solches ist leicht zu erachten, wann nur die daran wohnende Barbaren und Heydnische Völcker solches durch ihre Wildheit nicht selbst verhindernten, und auch durch solche denen Europäern (nähere Erkundigungen von Africæ innerlichen Beschaffenheit einzuziehen) die Wege und Gelegenheit nicht verschloßey hätten.

Ist noch übrig von denen Americanischen Flüssen, und wie sonderlich die Spanier vielfältig schon speculiret, welcher Gestalt die Land-Enge oder der Isthmus bey Panama (welcher Nord und Süder Americam an einander hänge und dadurch verhindert daß man nicht aus der Nord- in die Süder-See zu Wasser kommen kan) durchzugraben seyn möchte, etwas wenigens zu ge-

Dencken;

gedencken/ es seynd aber unter solchen Flüssen einer der Vornehmsten der Fluß S. Laurentii, in der Landschaft Canada, der auch sonst der grosse Strom genennet wird, und dieses ohne Zweifel aus Ursach, weil er in mehrenden seinen Lauff über 2000. andere so große als kleine Flüsse zu sich nimmt, unterwegs grosse Seen machet, sich zuweilen mit grausamen Geräusch von hohen Felsen herunter stürzet, und seine nur gewöhnliche Breite von etlich Meilwegs, seine Tieffe aber über 200. Elffters sich erstrecket, ihm kömmt in der Breite bey der Fluß Oronoque, der Amazonen Fluß aber soll sie beyde übertraffen, A. 1638. untersuchten ihn die Portugiesen biß in Peru, sie kamen aber unverrichteter Sache (nehmlich daß sie dessen Ursprung nicht gefunden,) wieder zurück.

Was von den seiter einigen Jahren her so sehr in Ruß gekommenen Mississippi-Fluß, und der darauff von Hr. Law projectirten profitablen Handlung zu wissen sey, solches wird in unsern kurzen Remarquen und derselben Fortsetzung über den zu Paris vorgegangenen Mississippischen Actien-Handel, und aus der dabey gefügten Land-Charte zu ersehen seyn.

Die berühmteste Freta Sunde oder Meer-Engen der Welt seyn, das Fretum Magellanicum, welches die Atlantische See mit dem Mare pacifico verknüpffet, nicht weit davon ist Fretum le Maire, zwischen den unbekanntten Sud-Land, und denen Magellanischen Inseln. Fretum Manilhas, zwischen Luconia und Mindanav, an den Philippinischen Inseln. Die Strasse Waygaths, durch welche die Schiffe aus dem Russischen in das Tartarische Meer gelangen könten, wann die Fahrt nicht zu sehr durch das Eys gestopffet würde, lieget zwischen Samoieda und Nova Zemla. Fretum Glaciale, die Eys-Enge, zwischen denen Spitzbergen und Nova Zembla. Die Strasse Davis, zwischen Grönland und Nord America. Forbisseri Strasse, diese verstatet eine Durchfahrt aus dem Atlantischen Meer, zu dem Meer-Busen Hudsonii. Die Strasse Anian, zwischen der Asiatischen Tarterey und Nord America. Die Gaditanische Strasse, sonst Fretum de Gibraltar oder Herculeum genannt. Der Ore Sund, bey Helsingör in Seeland, ist nur eine Meile breit, und füget die Nord- an die Ost-See. Die Strasse Babelmandel, Der Hellepont und Bosphorus Thracicus, hängen das Egeische und schwarze Meer aneinander, nahe bey Constantinopel. Die Strasse zwischen Sicilien und Calabrien, welche wegen der Scylla und Charybdis sehr gefährlich, daher auch der Versß wohl bekannt ist: Incidit in Scyllam qui vult vitare Charybdim, der oft einen kleinen Unglück entgehen will, fällt darüber in ein grösseres. Und endlich der so genannte Canal, welcher zwischen Groß-Britanien, einen Theil Frankreichs, und denen Kayserlichen Nieder-Landen durchgehet.

## Cap. X.

Von denen Autoribus, die von Inländischen Wasserfahrten, Wasser-Künsten, und Wasser-Gebäuden, sonderlich aber von Mühlen, Wehren, Schleußen, und denen darzu gehörigen Requisitis, wie auch von dem Recht solcher Wasserfahrten entweder ex professo geschrieben, oder doch derselben hin und wieder in ihren Schrifften gedacht haben.

**S**nter denen Ersten die sonderlich Mechanicè und Physicè diese Materiam tractiret, ist vornehmlich Caspari Schoti. Technica Curiosa, sive mirabilia Artis libris XII. comprehensa, quibus varia Experimenta Variaque Technasmata, Pnevumatica, Hydraulica, Mechanica, Graphica, Cyclometrica, Chronometrica, Automatica, Cabalistica, aliaque artis Arcana ac Miracula curiosa & ingeniosa, proponuntur Noriberg. 1664. in 4. Ejusdem, Anatomia Physico-Hydrostatica Fontium & Fluminum libris Sex explicata, & figuris æri incisis exornata ibid. An. 1663. in 8. item Cursus Mathematicus seu Encyclopædia omnium disciplinarum Mathematicarum, wobey sich unter andern auch ein Tractat de Hydrographia, Mechanica, Statica, Hydrostatica, Hydrotechnica sive de Machinis Hydraulicis befindet. Ejusdem, Mechanica Hydraulico-Pnevumatica, Opus bipartitum, in quo Pars I. Mechanicæ Hydraulico-Pnevumaticæ Theoriam continet Pars II. ejusdem praxin exhibet Machinasque Aquarum innumeras, uti & Organa, aliaque Instrumenta in motum ac sonum concitat, nec non varia Technasmata, quæ motum perpetuum vi aquæ spondent, exponit. Athanasii Kircheri Arca Noæ, qua Architectura & Fabrica Arcæ exponitur in Tres libros distincta, & Res ante Diluvium in Diluvio, & post Diluvium peractas, curiosis quæstionibus exponit, Amsterd. 1675. in fol. Bartolomæi Keckermanni Systema Compendiosum totius Mathematices in fine accessit brevis Commentatio nautica in Gymnasio Dantiscano, An. 1603. proposita. Johannis Baptistæ Riccioli liber Hydrographicus in cujus Sectione prima de Maris profunditate, æqui librio, multisque proprietatibus, motibus præsertim Fluxus & Refluxus ejusque Regulis & de mole Aquæ quam Mari invehunt flumina, in Catalogum redacta, item de Promontoriis, Portibus Navalibus, Naviumque & Classium, Numerositate, Naufragiis locisque procellosis, scopulosis &c. præterea de Tempestatibus de motionum Nauticarum tempore cum Exemplis methodicæ

Navigationis ac demum de Ventis eorumque Nomenclatura & Distributione, in Sectione vero Secunda de Arte Navigandi cum Tabulis & Resolutione Problematum Nauticorum, & in Tertia de Navibus, Personis, officiisque navalibus, Naviumque insigniorum celebritate. Georgii Fourniers Geographica Orbis Notitia per littora Maris & Ripas Fluviorum Parisiis, 1667. in 4to. item Potomographia Europæa seu brevis ac succincta recensio Fluviorum Europæ, magnorum omnium, mediocrium & parvorum maxima ex parte cum Denominatione Provinciarum quas transfluunt & ubi quilibet se exoneret. Roberti Boyle opera varia in quibus præter alia continentur ejus nova Experimenta Physico-Mechanica, eorundem Continuatio Secunda una cum descriptione Machinarum Genevæ, 1682. in 4to. Magisterium Naturæ & Artis Franc. Lanæ Tom. 2. Brixia in fol. 1686. P. Casati Mechanicorum libri Octo Lugd. 4. 1684. J. C. Sturmii Mathesis Juvenilis. Hertels Disput. de Arte flumina reddendi navigabilia. Dion. Papini Exercitationes Academicæ, Hugonii Horologium Oscillatorium Paris, fol. 1673. Georg. Andreas Böcklers Architectura Curiosa nova, oder Bau- und Wasser-Kunst, darinn das Fundament das Wasser durch die Luft hochsteigend zu machen, 2. mancherley Wasser-Spiel und Aufsfäße, 3. 120. zierliche Fontainen und Rohr-Brunnen u. in Kupffern vorgestellt werden. Ejusdem Theatrum Machinarum novum, oder vermehrter Schau-Platz der Mechanischen Künste in allerhand Wasser-Wind-Rohr-Gewicht- und Hand-Mühlen, benebenst nützlichen Wasser-Künsten, Nürnberg in fol. 1661. Josephi Furtenbachs Architectura Civilis & Navalis, ejusdem Continuatio Mathematicher und Mechanischer Delectationen, item sein Mannhaffter Kunst-Spiegel in Arithmetica, Geometria, Planimetria, Geographia, Astronomia, Navigatione, Prospectiva, Mechanica, Grotten-Werck, Wasser-Leitungen, Feuer-Werck, Büchsen-Meisterey, Architectura Civili Militari Navali, insulata, Ulm. 1663. in Folio. ejusdem Reise-Beschreibung durch Italien, worinn er von denen auf den Brenta-Fluß nahe bey Padua, wie auch zwischen Ferrara und Bologna auf den Reno gebauten Schleusen, die er selbst abgezeichnet, und welche hernach auch in Merians Topographie gebracht worden, accurate Meldung thut. Andreæ Jungnickels Clavis Machinarum, oder Schlüssel zur Mechanica, das ist, gründliche Beschreibung der vier Haupt-Instrumenten der Maschinen, als des Hebels, Getriebs, Schrauben und Kloben, mit 137. Figuren, Nürnberg 1661. in 4to. Joh. Brancæ Machinæ, Rom. 1629. 4to. Jac. Stradæ 11. Theile künstlicher Abrisse von allerhand Maschinen, Coln in Folio, 1618.

Aug. de Ramellis Schatz Mechanischer Künste, Leipzig in fol. 1620. Daniel Schwenters Geometria nova & aucta, mit vielen nützlichen Additionen und Figuren vermehrt durch Georg Andream Böckler, Nürnberg 1667. in 4. E. usdem Delitiæ Physico-Mathematicæ, das ist, Mathematische und Philosophische Erquick-Stunden, in welchen 663. schöne Kunst-Stücke, Aufgabungen und Fragen aus der Rechen-Kunst, Landmessen, Perspectiv, Natur-Kündigung, und andern Wissenschaften genommen, begriffen sind, nehmlich Arithmetica Geometria, Statica, Pyrobolica, Pnevumatica Hydraulica, Graphica, Architectura, Mechanica & Chymia, Nürnberg. 1651. in 4to. und continuiert durch Georg Paul Harsdorffer. Ozanam Cours de Mathematique, ejusdem Recreations & Dictionaire Mathemat. Paris. Vitruve de monf. Perrault, Paris fol. 1675. Description du Canal de Briare Paris An. - Johannes Baptistæ Baratteri Architectura d' Acque. Leonhard Christoph Sturm's gründlicher Unterricht von Hång- und Spreng-Werken, samt einer Vorrede, was einem Architecto zu thun sey, wann er solche bauen soll, Leipzig 1713. Eiusdem Anleitung alle Arten von Wasser-Mühlen merklich zu verbessern, Hamburg 1712. item, Unterweisung wie man Fang-Schleußen und Roll-Brücken nach der besten heutigen Art von Holz und Stein stark beständig und bequem bauen soll, sammt einigen neuen Erfindungen von denen gedoppelten Schlag-Brücken, und einen gründlichen Beweis, daß es an denen meisten Orten in Teutschland zu der Schiffahrt besser sey, Roll-Brücken zu gebrauchen, Augspurg bey Jeremia Wolff, 1720. Eiusdem Anleitung Schiff-Häuser, oder Arsenale, Anfuhrten und See-Häven zu bauen, ingleichen Wasser-Künste, Wasser-Leitungen, Brunnen und Cisternen apud eundem. P. Willi Donau-Strom, dessen natürlicher Lauff, Brücken, Anlandungen, und darinn lauffende Flüsse, mit Anzeigung wo, und welche unter denselben Schifffreich seyn, Ulm 1685. Ausführliche Beschreibung des ganzen Rhein-Stroms, darinn gleichfalls dessen Lauff, und anderer Flüsse Ergießung in denselben, wie auch die angränzende Städte und Schlöffer vorgestellt werden, Nürnberg 1686 in 12. d' Assie Architecture Navale contenant la maniere de construire les navires Galeres & Chaloupes & la definition de plusieurs autres especes de Vaisaux avec les Tables de Longitudes Latitudes & Marées, Cours & Distances des Principaux Ports des quatre parties du monde, avec une description des Anchrages & profondeurs de plusieurs Havres, & Ports de Mer, avec vingt Six differentes Navigations, a Paris 1677, 4. L' art de naviger démontré par principes & confirmé

firmé par plusieurs observations tirées de l'expérience. Cordier *Traité de pratiques journalieres des Pilotes* divisée en 2. Parties ou est pleinement enseigné L'art & la Science des navigations. George Fournier *Hydrographie* contenant la Theorie & la Pratique de toutes les parties de la Navigation. Hauteville *Reflexion sur le Moyen de faire des jets d' Eau de la dernière Hauteur, sans avoir besoing de reservoirs élevés*, Paris 1682. Cornelii Meyers, *Arte di restituir, a Roma la tralasciata Navigatioo del suo Tevere*. Dieser Author war ein Niederländischer Mathematicus, welcher An. 1675. mit seinen beyden Söhnen nach Rom gekommen, woselbst ihn Pabst Clemens der X. in Bestallung genommen, daß er die vor Alters Schiffreich gewesene Tyber wieder in guten Stand setzen sollte, welches er auch durch Reparirung dero Ufer, sonderlich an Via Flaminia. vor etwan 9500. Scudi rühmlich zu werck gerichtet, da sich dessen zuvor kein Italiänischer Architect unter 80.000. Scudi unternehmen wolte. Eberhard Gueneri *Happellii Mundus Tripartitus*, in dessen ersten Theil viel von Flüssen u. Wasserfabren gehandelt wird. Salomon Hardar gründlicher Bericht von Schiffahrten, wie solche beschaffen, woher sie kommen, und wie sich diejenige so sich ihrer gebrauchen, zu verhalten haben, Leipzig 1607. 8vo. Tangermanns *Schiffahrts-Buch*, Hamburg, 1656. Der geöffnete See-Haven, NB. dieses ist ein Theil des neu-eröffneten Ritter-Voges, Hamburg in Benjamin Schillers Seel. Erben Verlag. Ingleichen auch das geöffnete Maschinen-Haus, in welchen von Wasser-Gebäuen, Mühlen und Schleußen gehandelt wird. Heinrich Zeising's *Theatrum Mashinarum*, dieses Buch hält insonderheit viel von Brücken, Schleußen, Wasser-Mühlen und Maschinen in sich, und ist dannenhero zur Nav gable machung der Flüsse gar wohl zu gebrauchen. Philipp von Zesens Beschreibung der Stadt Amsterdam. Simon Stevens *opera Mathematica*, in welchen viel von Wasser-Gebäuen gehandelt wird. Leonhards Fioravanti *Kunst- und Welt-Spiegel*, Franckfurt in 8. 1619. Lambert Lambions *Bau-Practica*, der Ingenieurs, Mineurs, Entreprenneurs, Maurer, Zimmer-Leute und Waasen-Seher, wie solche so wohl in Wasser, als andern Bau-Wesen wohl zu gebrauchen, und der üblen Wirthschafft in Bau-Wesen vorzukommen sey. Bericht und Description einiger Maschinen, wodurch allerley Schiffe, Bördung und Wittinnen, wieder Wind und Strom auf den Pregel und andern Flüssen, wie auch auf den frischen und Curischen Haf hin und her, wie auch von und nach der Villauischen Rheide mit grosser Schnelligkeit könte-gezogen werden, verfertigt von einem Philo-Brandenburgico.



gico. Eiusdem unbergreiffliche Vorschläge das Pillauische Tief stets auff 15. oder mehr Schuh zu halten, so daß die darzu benöthigte Maschinen nicht 500. die Unterhaltung aber Jährlich nicht 100. Rthl. kosten soll. Eiusdem Compendia Mechanica, der Navigation und denen Commercii höchst nützlich, item Maschinen, dadurch das Durchschneiden der Flüsse umb selbige navigables zu machen, kan facilitiret werden. Lotharii Vogemonts Teutschlands vermehrter Wohlstand, oder Verstellung einer Grundmäßigen Einrichtung der Handlung, wie nemlich solche in Teutschland, durch Schiffreichmachung und Vereinigung der Flüsse, könnte zuweg gebracht werden, samt einen Entwurff und dieses grosse Werck ohne Kosten derer Landes-Fürsten, oder deren Unterthanen auszuführen, wie auch einen Vortrag einiger neuerfundener, und zu der Schiffahrt höchst nütlichen Maschinen, wobey zugleich allen denen vornehmsten Schwürigkeiten, welche so wohl wieder dieses Werck insgemein, als auch wieder gegenwärtigen Entwurff, ins besondere könten gemacht werden, mit einer Antwort begegnet wird, Wien A. 1712. Christian Schöblers 1. und 2. Continuation seines Arithmetischen Haupt-Schlüssels, in welchen sonderlich die Eibfahrt, und die vielfältig auf derselben so wohl von der Natur, als durch die viele Zölle denen Kauffleuten verursachte Hindernissen erzehlet werden.

Von denen Autoribus, welche von dem Recht der Flüsse und der Schiffahrt, und auch noch von deroelben Gebrauch und Schiffbarmachung geschrieben, haben wir erstlich des Egidii Bossii Tractat. de Aquis & fluminibus, Henrici von Einsiedel Disputat. de Jure fluminum, zu Jena An. 1659. gedruckt. item Henrici Linckens Dissertat. de eadem materia ibidem, An. 1670. Von den Recht der freyen Schiffahrt liegt Laurentii Dieterichs seine An 1695. zu Tübingen, unter Michael Grals Praesidio, gehaltene Disputation an Tag: in des Oldenburgeri gelehrten Buch de quatuor elementis Juridice consideratis, wird sehr viel von den Wasser-Recht, und Wasserfahrt gehandelt, voraus aber stehet zu recommendiren des hochverdienlichen Fürstlich Schwarzburgischen Canzlers Heren Ahasveri Fritschii Jus fluvaticum Romano Germanicum, Jenæ 1672. in 4to. Dieses Werck ist in 3. Theile eingetheilet, davon davon de: Erste das fünffte Capitel aus des Stypmanni Andern Buch de Jure maritimo, in welchem von Flüssen gehandelt wird, in sich hält.

Von den Wasser-Recht hat Noa Meurer geschrieben, und meldet von solchen Gryphiander in der Praefation de Insulis, daß fast der ganze Bartolus

de fluminibus darinn übersehet sey, de Aquæ Ductibus, haben wir Georg Simon Richters Dissertation de Molendinis, Johannis Herings Epitomen, und dann auch obbemeldten Herrn Fritschii de Jure Pontium von Brücken-Recht, eine andere gleicher Materia von Herr Samuel Stryckio. Von Alluvionibus haben sonderlich geschrieben Bartolus de Saxo ferrato, welcher ein Buch unter den Titul Tyberiadis herausgegeben, so hernach mit seinen Commentario in die Instituta zu Basel An. 1589. gedruckt worden. Ein anderes sehr accurates Werk de Alluvionibus haben wir auch von Baptista Aimo, einen Parmesansischen Rechts-Gelehrten, der über dem auch trefflich in der Geometrie erfahren gewesen, es bestehet solches aus dreyen Büchern, in welchen der Bartolus hin und wieder, wiederleget wird, Anfangs wurde es An. 1601. zu Leipzig in folio gedruckt, nachmahls machte sich Herr Ahasverus Fritschius darüber, und gab es von vielen Fehlern gereiniget, auch mit neuen auff die heutige Zeiten sich schickenden Additionibus vermehret, zu Jena An. 1675. in 4to heraus, deme er noch die Juristische Dissertation des Sigismundi Buchneri de Re & Jure aquatili, ingleichen des Straßburgischen Professoris Gamsii seine de Alluvionibus beyfügte, sonst haben wir auch noch von dieser letztern Materia des Cornelii Benincasii Compendiolum Perusii 1565. in 8. editum, ingleichen den Antonium Mariam de Alluvionibus, welche aber alle beyde viel schlechter als der Aimus seynd.

Ein vollkommenes zu dem Recht der Wasserfahrten gehöriges Werk ist auch des Johannis Gryphiandri, weyl. eines Professoris zu Jena, und hernach eines Gräffl. Oldenburgischen Raths sein Buch de Insulis, welches An. 1624. in 4to. zu Franckfurt gedruckt, und von ihm, wie er selbst in der Vorrede gedencket, in 32. Capiteln also eingerichtet worden: Ut non tantum Jurisconsultis sed etiam Historicis, & Philologis prodesse possit, zumahl weil viel quæstiones de Mari, fluminibus, lacubus, littoribus, portubus, aquæductibus, alluvionibus &c. sich darinn erörtert finden.

Nachdem auch sowohl denen aus der offenbahren See, als von Flüssen herkommenden vielfältigen Überschwemmungen Deiche, Dämme oder Dufferen entgegen zu sehn, das beste Mittel ist, als hat von solchen Jodocus Hackmann, Pro-Consul Stadenfis Anno 1690. in 4. einen vortrefflichen Tractat heraus gegeben, welcher in 20. Capitel eingetheilet, und denselben noch zuletzt ein Anhang von etlichen Deich-Ordnungen beygefüget wird, diesem ist zu nächst an die Seite zu sehn Francisci de Amaya Nilus sive ad L. unicam Codicis de Nili aggeribus non rumpendis welcher in dessen Observationibus Juris

die An. 1633. zu Geneve gedruckt worden zu ersehen ist, er handelt in solchen sonderlich von denen an den Nil-Fluß gemachten Dämmen, und von der Straff derer, die solche muthwillig durchstechen, oder auf andere Weise Schaden daran thun, des Pertri Bertii eines berühmten Geographi seiner Zeit Tractat de aggeribus & pontibus hactenus ad mare exstructis An. 1629. zu Paris gedruckt, handelt eigentlich nur von den grossen Damm welchen der Cardinal de Richelien in der Belägerung Rochelle vor dieser Vestung ihren See-Haven hat ziehen lassen, wiewohl er auch anderer Potentaten ihre in dergleichen Fällen auffgeführte Dämme und Wasser-Bäue nicht an die Seite setzt.

Von denen auf Flüssen angelegten Zöllen, und denen daher entstandenen Streitigkeiten seynd fast unzählbare Scripta vorhanden, unter andern aber meritirt gelesen zu werden, was zwischen der Stadt Bremen, und den Grafen von Oldenburg ratione des Weser-Stroms, item zwischen den König von Dennemarck, und der Stadt Hamburg in puncto des neu-angelegten Elb-Zolls gehandelt worden, Vid. Struv. Syntagma Juris P. Diss. 12. § 26.

Von den Stapel- und Kran-Recht, hat der vielmahls in diesen Tractat angezogene Schottelius in seinen Tractat de Singularibus Germaniæ Juribus sehr viel, in specie aber hat von den Stapel-Recht geschrieben Benjamin Lauberus in disquisitione Stapulæ Saxonicæ adversus Magdeburgenses Dresdæ 1661. item der Auctor Scripti Hamburgensis de Jure Stapulæ in Fluvio Albi de An. 1620. Ferner Joh. Ant. Winckleri Dissertatio de Jure Stapulæ, welche er Anno 1711. unter D. Engelbrechts Præsidio zu Helmstädt gehalten.

Von den Recht an Schiffbrüchigen Gütern haben wir Gottfried Nicol. Schleensteins Dissertation. A. 1677. zu Wittenberg gehalten, item Gerdesium de Naufragis eorumque Jure, Schelen de Jure Naufragii colligendi Straßburg A. 1674. ingleichen eine zu Leipzig, A. 1689 von Joh. Heinr. Eggert gehalten Disputation, Utrum Res aquis Submersæ derelictis sint adscribendæ.

de Jure Cataractarum oder von Schleusen-Recht, ist zu lesen Dissertatio Juridica Dn. Friederici Christiani Michaelis A. 1696. Halæ sub Præsidio, Dn. D. Stryckii habita. Von Beschlag der Schiffe oder de Jure Angariorum, hat ausführlich ein berühmter Dantsiger Professor Nahmens Johannes Schultze geschrieben. de Judicio Admiralitatis Hamburgensis ist D. Krügers Specimen inangurale Juridicum so er A. 1711. zu Helmstädt abgeleget, nach zu sehen.

Von denen auf Flüssen sich einander begegnenden, oder auch zusammenliegenden, und sich bey Sturm und Unwetter, oder auch aus Vorsatz oder Un-

achtsamkeit der Schiffleute Schaden thnenden Schiffen handelt, der berühmte Jurist Hr. Sam. Stryckius in seiner Dissertation de Collisione Navium A. 1708. zu Halle gehalten, ingleichen Henricus Kellinghausen de discrimine Tempestatis Marinx, vor allen aber der Niederländische Tractat, dessen Titel in hochteutscher Sprache ist: Certification angehende das Verguten des Schadens welchen die binnen Ländische Schiffe einander zugefüget oder angethan haben, es ist solcher A. 1670. zu Amsterdam gedruckt, und hin und wieder, mit Responsis und Gutachtungen erfahrner Schiffleute über dergleichen Fälle angefüllet.

Welcher Gestalt auch in des Hr. Johannis Marquardi seinen vortrefflichen Werk de Jure Mercatorum & Commerciorum von Schiffen und Schiffahrten und deren Recht und Gebrauch, auch auf Flüssen und Riviern viel gehandelt werde, solches ist sonderlich libro 1. cap. XV. de Securitate & libertate Mercatorum Commerciorumque in Fluminibus mari, littore & portibus tam extraneorum quam amicorum, item lib. 2. cap. 5. de Jure Navium Singularem cap. 6. de Jure Singularem Emporiorum eorumque ædium, Jure Stapulæ, Fore promercali, & quomodo inter se a nundinis differant, lib. 3. autem Cap. 3. de legibus & statutis quibusdam specialibus, Commercium maritima, (dabey auch fluviatica mit vorkommen,) concernentibus, cap. 4. de Jure Avariæ Singularem, und so hin und wieder aus andern Capitibus mehr zu ersehen.

Zum Beschluß wollen wir noch folgende Authores recommendiret haben, als Hr. Jac. Leupolds Beschreibung Neuer Wasser- oder Horizontal- Waagen, nebst Befügung der meisten bißhero gebräuchlichsten Wasser- Waagen, und was bey jeder Art anzumercken, wie auch eine Anweisung zum Wassermågen alles mit vielen Figuren, zu Nutzen derer Mechanicorum, Ingenieurs, Baumeisters, Commissarien, Mühlen-Inspectoren, Hauswirthen, Kunst- und Röhr- Meistern, Müllern, und dergleichen Personen ausgefertigt, Leipzig bey Friederich Lanckischens Erben in 4to 1718.

Hr. Christian Wolffens Mathematicches Lexicon, darinnen die in allen Theilen der Mathematic übliche Kunst- Wörter erkläret, zur Historia der Mathematicchen Wissenschaften dienliche Nachrichten ertheilet, auch die Schriften wo jede Materia ausführlich zu finden, angeführet werden.





# Register

Der vornehmsten in diesem Tractat enthaltenen Sachen.

## A.

<b>W</b> eitung der Flüsse und Canäle, wie weit solche zugelassen oder verboten sey,	p. 147. & seqq.
Africanische Canäle und Wasser-Leitungen p. 51. Flüsse u. Commercia p. 366	
Alluvions-Recht worinn solches bestehe,	pag. 159
Alveus oder Fluß-Bett und dessen Recht,	pag. 166
Americanische Canäle pag. 53. und Flüsse,	pag. 367
Amsterdamsche Asscuranz-Ordnung,	pag. 188
Angariorum Jus oder Schiff-Beschlags-Recht was es heiße,	pag. 178
Aqueductus oder Wasser-Leitungen in Frankreich, p. 34. in Italien sonderlich zu Rom, p. 37. in Constantinopel, p. 46. in Klein-Asien,	47
Archangel und dessen Commercia,	304
Asiatische Flüsse und deren Merkwürdigkeiten,	362
Asscuracion oder Versicherung der auff den Wasser fahrenden Schiffe und Güter worinn solche bestehe, p. 183. Formular einer Asscuranz Polis. p. 185. Neu-entworffene Asscuranz-Ordnung	260
Autores die von der Wasser-Fahrt, Schiffen und Wasser-Gebäuden und deren Recht geschrieben,	369

## B.

<b>B</b> äume versenckte in Flüssen hindern die Schiff-Fahrt, p. 79. wie solche auszuheben seyn, p. 95. und	117
D. Becher weitläufftiges Project von Vereinigung der Flüsse	59
Berge durch solche wird die Rivier-Fahrt oft gehemmet, p. 79. wie solches zu remediren sey	116
Berlin daselbst ist eine kostbare Schleiße zu sehen p. 10. was vor Zölle von dar aus biß Hamburg zufinden, P. 88. dessen Commercia biß nach Hamburg,	341
Fernstein wo solcher gefunden und gesamlet werde, ist ein Regale des Canals des Herrn	163
Zeit-Briefe, was solche seyn, und was sie vor ein Recht haben	199
Bier-Fuhren solten so viel möglich auf Flüssen und Canälen geschehen, und warum	82
Bodmerey und deren Recht, was solche bey der Schiffahrt sey	196
Brandenburgischer Graben zwischen der Oder und der Spree	3

## Register.

Braunschweig Lüneburgische Deich-Ordnung	154
Bremische Commercia	333
Breslauer Schifffahren zum allerersten durch den neuen Graben, p. 5. was sie vor Zölle von Breslau bis Hamburg zu entrichten haben	88
Brücken-Bogen und Pfeiler, wie ihre Hindernissen bey denen Rivier-Fahrten zu heben seyn, p. 94. Von den Recht der Brücken, p. 218. Von ihrer Structur p. 221. Londische Brücke p. 348. Römische	358
Brüßlische Neue Fahrt, wie weit sie sich erstrecke	20
Byl-Brieff, was darunter verstanden werde, ob er Bodmerey-Geldern vorzuziehen	199

### C.

Cairo, was in dieser grossen Stadt beym Anwachs des Nil-Stroms passire	52
Canal, ein neuer zwischen der Epre und Oder p. 3. Bayrische Canäle p. 13. Lübeckische dito bis in die Elbe, p. 14. Preußische, p. 15. Niederländische Canäle, p. 19. Französische, p. 29. Zu Versailles, p. 34. in Italien, p. 35. Zu Rom p. 36. in Spanien p. 43. in Persien p. 47. in China p. 48. Africanische p. 51. Americanische p. 53. was der Schiffahrt wegen in Flüssen und Canälen sich vor Hindernisse erzeigen, p. 73. wie solche zu heben seyn, p. 93. was wegen der Unkosten solche zu machen zu bemerken sey, p. 89 von denen Venetianischen Canälen p. 362. Chinesische Canäle, deren Vortrefflichkeit und Nutzen	48
Chur-Sächsisch-Fischer- und Mühlen-Ordnung	274
Elbische Schleusen, von König Friderico 1. in Preußen erbaut	10
Eöllnische Commercia und Privilegia	331
Commercia, die auf denen Deutschen Haupt-Flüssen vorfallen	323
Confiscation, der in Zoll verschwiegener Güter, wie weit solche statt habe	264

### D.

Dämme, Duxcken oder Deiche, woder sie ihren Ursprung haben p. 105. wie mancherley dieselbe seyn p. 107. wie solche anzulegen p. 108. wie weit dieselbe in unterschiedlichen See-Ländern müssen geführt werden, p. 111. ihre Befestigung, und daß niemand solche beschädigen soll, p. 153. Braunschw. Lüneburgische Deich-Ordnung, p. 154. von ihrer Reparation darff sich niemand entziehen/ p. 180. werden gestwind durch gehuhsame Soldaten auffgeführt. p. 201. Deich-Gewen, und anderer Deich-Bedienten ihr Amt	153
Donau-Strom, von dessen Ursprung und der Schiffahrt auf solchen p. 18. vorgehabten Vereinigung mit den Rhein und Moldau/ p. 58. dessen ausführ-	führ-

## Register.

fürliche Beschreibung, und darauff vorgehende Commercica pag. 308.  
Dresdens Stapel-Rechtigkeit/ wie sie solche von Kayser und Churfürsten  
erhalten, p. 244. ihre Commercica auf den Elb-Ström nach Hamburg 339  
Durchbrüche der Flüsse, was dagegen vorzunehmen, p. 103. durch böse  
Menschen verursachte 159  
Dwina-Fluß/ und dessen Beschreibung 299

### E.

Eigen-Nutz richtet oft viel Hinderniß bey der Schifffahrt an, p. 81. u. 83.  
wie solcher abzuschaffen sey, p. 120. Elb-Zölle, was ih. Falls An. 1685.  
von denen an die Elb gränzenden Staaten vor eine Conferenz g. halten  
worden, p. 123. Elb-Fahrt, was es mit solcher von Dresden aus bis  
Hamburg vor eine Bewandniß habe/ p. 293. Elb-Leiche, Verord-  
nung darüber von dem Administratore zu Magdeburg, p. 271. Elb-Com-  
mercica, p. 337. Ems-Fluß, was von solchen zu bemerken sey, p. 342.  
Eyderstad, wie viel Meilen lang dessen Dämme seyn, p. 111. Eyfer,  
schlecht bezugter, vor das gemeine Beste, wie solcher unter andern auch der  
Schifffahrt Schaden thue/ p. 81. wie dieser Mangel zu verbessern sey. 119

### F.

Fähr-Schiffe, durch solche wird vielmahls die Schifffahrt auf Flüssen ver-  
zäert, p. 76 wie solches zu ändern stehe, p. 97. von den Recht der Fahren 219.  
Felsen-Klippen und Sand-Bäncke, wie solche gleichfalls der Schifffahrt  
auf Flüssen hinderlich seyn, p. 77. was dagegen vorzunehmen, pag 98.  
Fischercey, wie weit solche auf Strömen zuzulassen, p. 229. Flossgra-  
ben, in den Würtemberger Land, p. 17. Floss-Recht, und was sonst von  
denen Holzflößen zu mercken/ p. 200. Floss-Ordnungen, p. 203. Flüsse,  
ihre Vereinigung und Schiffbarmachung in Mofcau, p. 44. wird oft-  
mahls vergeblich versucht, p. 58. wie die Schifffahrt auf solchen vielmahls  
grosse Hindernissen empfinde, p. 73. & seqq. wie hingegen solche Hinder-  
nissen aus den Weg zu räumen, p. 115. von den Recht der Schifffahrt auf  
Flüssen und Strömen, p. 129. und daß solche jedem frey seyn soll, p. 141.  
wie solche einzuschrencken, p. 176. von einen ordentlichen Fluß. u. Ström-  
Vericht, p. 230. Franckfurter Privilegia wegen der Oder-Fahrt, p. 130.  
Franckreichs Canal in Languedoc, wie und von wem solcher geführt  
worden, p. 29. Wasser-Künste zu Versailles, p. 31. Ordnung des Franz-  
sösischen See-Rechts wegen der R. vier-Fahrt, p. 144. Flüsse, p. 352.  
Freta oder Sunde/ p. 368. Friedericus I. König in Preussen, was er in  
Conjunction der Flüsse, Verbesserung der Schifffahrt, und sonderlich

## Register.

des so genannten Neuen Grabens gethan, samt denen darzu gehörigen  
Inscriptionibus

9

### G.

Ganges-Fluß in Indien, was davon merckwürdig, p. 365. Garonne, ein be-  
rühmter Fluß in Frankreich beschrieben, p. 353. Gärtners, (Andreas)  
Königl. Model-Meisters Invention wieder den Strom zu schiffen, p. 116.  
fernere Erfindungen zur Verbesserung der Schiffahrt, p. 119. seine Of-  
ferte wegen gewisser Wasser-Räder, p. 336. Gebäude/ so wohl Civil-  
als Militair auf Flüssen, bringen denen Rivier-Fahrten oftmahls grosse  
Hinderniß, p. 79. wie solches zu remediren sey, p. 115. Gebüsche, seynd  
oftmahls sehr hinderlich in der Schiffahrt, p. 76. wie solche zu removiren  
p. 96. Geistliche, seynd von der Contribution zum gemeinen Besten nicht  
ausgeschlossen, p. 223. Geleit, was es sey, und warumb Geld dafür müsse  
gegeben werden, p. 133. Bericht, ein ordentliches über Fluß- u. Rivier-  
fahrt, wie solches anzustellen, und mit was vor Personen es zu besetzen sey,  
p. 230. u. 275. Graben Neronis, wie solcher beschaffen gewesen, p. 38.  
vergeblich unternommener, von den Rhein in die Maass, p. 66. projectir-  
ter in denen vereinigten Niederlanden, p. 71. Grund-Ruhr-Recht,  
was es sey, und ob solches zulässig, p. 138. Grutia Jus, was darunter  
verstanden werde

200. & seqq.

### H.

Hällische Schleußen von König Friederico I. in Preussen erbauet, pag. 9.  
Hamburg, dessen vorgehabte Treckfahrt, p. 25. von einer zwischen Lübeck  
und Hamburg mit grossen Nutzen anzurichtenden, pag. 67. was der Elb-  
Strom ihr vor Commercia bringe, p. 337. Haverey, und deren Recht,  
was dabey zu bemerken, p. 190. u. 284. Haven-Meister u. dessen Amt,  
p. 276. Französische Ordnung wegen der See-Haven, p. 145. Herzog-  
Fang der Holländer, solchen siehet Engelland mit scheelen Augen an, und  
wird hart darüber gestritten, p. 173. Hindernisse natürliche, wie man-  
cherley dieselbe seyn, die sich bey Wasserfahrten und deren Verfertigung er-  
zeigen, p. 73. die durch Menschen gemachte, p. 80. Hoang u. Kiang, 2.  
berühmte Flüsse in China, p. 366. Holländische Treck-Schurten be-  
schrieben, p. 20. Überschlag der daselbst zu führenden Graben u. Dämme,  
p. 112. Hollands Streit mit Engelland über die Herrschafft zur See, p. 173  
seine Flüsse und inländische Wasser-Commercia, p. 345. Holtzeinische  
Wasser-fahrten u. deren Merckwürdigkeit, p. 17. was vor welche nicht zum  
Effect gekommen, p. 66. wie lang an etl. Orten die Dämme daselbst seyn, p. 111

Holtz.



## Register.

**Holzflößen**, wie und wann solches am besten geschehe, auch was von dem Recht desselben zu bemerken sey, p. 200. **Hospital der Schiffer**, wie solches anzurichten und zu unterhalten sey, p. 291. **Hungarische Flüsse**, und deren Merckwürdigkeiten 310

### I.

**Indianische Flüsse**, u. was von solchen zu bemerken, p. 365. **Inscriptiones** über den Schleißen-Bau des Neuen Grabens, zwischen der Oder und der Spree, p. 5. & seqq. über die Römische Aquæductus, p. 39. **Inseln**, wie solche in denen Flüssen die Schiffahrt incommodiren, p. 76. was vor Remedia dagegen zu finden, p. 96. neu in einen Fluß entstandene, wem solche zugehören, p. 168. **Jordan**, und dessen Merckwürdigkeiten, p. 362. **Italiänische Canäle**, Wasserfahrten, und Aquæductus, p. 35. die vornehmste Flüsse in Italien 356

### K.

**Käyser Römische**, was sie in Aquæductibus und andern Wasser-Gebäuen rühmlich gethan, p. 36. offtermahls auch vergeblich unternommen, und unausgeführt gelassen, p. 54. was sie in ihren Wahl-Capitulationibus der Zölle auf Strömen und Flüssen wegen versprochen, p. 83. **Klöster**, drey sehr reiche in Oesterreich mit ihren Bey-Nahmen, p. 325. **Kran** oder **Kranig**, was solches bey der Schiffahrt sey, p. 216. wie weit solcher von den Stapel-Recht differire, p. 217. ein berühmter zu Bremen, pag. 336

### L.

**Länder**, so grosse Uberschwemmungen von Wasser erlitten, pag. 103. wie theils wieder eingedeicht worden, p. 104. **Lappland**, was es vor Flüsse habe, p. 298. **St. Laurentii-Fluß** in America beschrieben, p. 368. **Leipzig**, diesem könnte ein Canal biß Torgau in die Elb wohl zu statten kommen, p. 68. **Liefländische Flüsse**, und deren Beschreibung, pag. 301. **Lübeck's freyes Schiffahrts-Recht** auf der Trab und andern Fahr-Wässern, wie solches vielmahls angefochten worden 14

### M.

**Markt-Schiffe**, deren Nothwendigkeit zur Beforderung des Commercii, p. 120. müssen von Strom Gericht dependiren, p. 241. was zwischen Chur-Maynz und der Stadt Franckfurt des Markt-Schiffs halber verglichen worden, pag. 247. item zwischen Maynz und Hanau, pag. 268. **Mayn-Stroms Beschreibung**, p. 318. das Commercium auff solchen, p. 332. **Maynzischer Vertrag** mit denen Franckfurtern, wegen des Markt-Schiffes, p. 247. **Meer**, des Mittelländischen Vereinigung

## Register.

mit dem rothen Meer wird vergeblich unternommen, p. 55. ingleichen des Caspischen mit den schwarzen Meer, p. 57. das geschlossene und freye, wie solches zwischen Seldeno und Grotio disputirt worden, p. 174. Meer-Engen oder Freta, p. 368. Moscau, was Seine Czaarische Majestät wegen Vereinigung der Flüsse gethan, p. 41. & seqq. was vor Schiffreiche Flüße darinn anzutreffen, p. 299. die darauff getriebene Commercias, p. 302. Mühlen bringen vielmahls der Schiffahrt auf Flüßen grosse Hindernisse, p. 76. Chur-Sächsische Mühlen-Ordnung 256

### N.

Natur was solche vor Hindernissen bey Beschiffung eines Stroms oft zu wege bringe, p. 73. Neuer Graben zwischen der Oder und der Spree, wer solchen machen lassen, p. 3. & seqq. Niederländische Canäle beschrieben, p. 19. & seq. ingleichen die Ströme sampt denen darauff vorgehenden Commerciis, p. 342. Nil-Ström was bey dessen Anwachs in Egypten zu bemerken, p. 52. Nordhausen was selbige vor 7. Wunder-Dinge habe, p. 18. Nord-Strand von dessen Überschwemmung und Einderchung 104

### O.

Oby-Fluß und dessen Beschreibung, p. 298. Oder-Schiffahrt wie solche zu verbessern, p. 7. der Stadt Stettin ihr dabey habendes Recht, p. 16. was es bey den neulichen zwischen der Cron-Schweden und den König in Preußen geschlossenen Frieden damit vor eine Gestalt gewonnen, p. 130. die auff den Oder-Strom vorgehende Commercias p. 341. Onega ein Russischer Fluß dessen Ausfluß in die weiße See, p. 299. Ordnung der Fischerey und Mühlen wegen in Sachsen, p. 256. an Rhein-Strom p. 272. von wegen der Dämme und Deiche p. 154. Ost- und West-See will der General Wallensteiner mit einander vereinigen, 66

### P.

Päbste was sie vor stattliche Aqueductus zu Rom gemacht, p. 39. Palestina oder das Gelobte Land mit seinen Flüßen, p. 362. Personen mit welchen ein ordentliches Strom- oder Fluß-Gericht zu bestellen, p. 231. Phar- oder reucht-Thürme unter solchen der Genuessische berühmt, p. 42. Pollicey Ordnung des Römischen Reichs wegen verfallener Brücken, Dämme und Stege, p. 253. Politische Absichten welche bey Anlegung neuer Wasser-Fahrten zu haben seyn, p. 91. Polnische Flüße was davon zu mercken, p. 306. Preussische Canäle und inländische Wasser-Fahrten, 15

Recht

## Register.

### R.

**Recht** der inländischen Wasser-Fahrten wie mancherley solches sey, p. 129. & seqq. **Regensputger Donau-Brücken** beschrieben, p. 325. **Rhein-Strom** und dessen Abtheilung, p. 57. auff solchen ist die **Schiff-Fahrt** der vielen und hohen Zölle halber ruiniret, p. 84. was von seinen Fällen und Commerciis zu bemerken, p. 317. und 326. **Rhone-Fluß** und dessen Beschreibung, p. 353. **Rivier-Fahrten** was D. Becher vor ein Concept davon gehabt, p. 61. ihr abgezeilter Nutzen, p. 63. **Römische** von Kaysern und andern vornehmen Leuten gemachte Aquæductus und Wasser-Leitungen, p. 36. wie und durch wem sie solche auffgeführt, p. 115. **Rußland** was daseibst wegen Vereinigung der Flüße geschehen, p. 44. was vor schiffreiche Flüße darinn anzutreffen, 299

### S.

**Sabbaticus** was die Juden von solchen fabuliren, p. 363. **Sachsen-Land** was selbiges vor treffliche Gelegenheit zu neu zu eröffnenden Wasser-Fahrten hätte, p. 68. die darinn schiffbar zu machende Flüße, p. 69. von der **Elb** und **Saal-Fluß**, p. 321. **Schiff-Fahrt** auff Flüßen wodurch sie gehindert werde, p. 73. sollte billich frey seyn, p. 169. **Schleußen** wie viel ihrer am Brandenburgischen neuen Graben zu finden, p. 5. **Inscriptiones** darauff, p. 6. **Hällische** und **Elevische**, p. 9. **Nutzen** der Schleußen wie mancherley dieselbe, p. 11. wie solche Schleußen gebauet werden, p. 12. ihr Gebrauch sehr alt, p. 13. von deren Reparation muß sich niemand entziehen, p. 180. **Schnell-Waagen** was solche vor Nutzen in Handels-Städten haben, p. 218. **Schottländische** Flüße und ihre Beschreibung, p. 352. **Schwedische** Flüße und deren Merckwürdigkeiten, p. 305. **Schweizerische** Flüße und Commercia, p. 346. **Spanische** Flüße und deren Merckwürdigkeiten, p. 355. **See-Häven** und **Silber-Flotten**, p. 355. **Speyerische Privilegia** wegen des Rhein-Stroms und Stapel-Recht, p. 251. **Stapel-Gerechtigkeit** was vor Städte in Teutschland dieselbe haben, und was von solcher bey Wasser-Fahrten zu wissen sey, p. 129. & seqq. von der Stadt **Dresden** ihrer Stapel-Gerechtigkeit auff der **Elbe**, p. 244. **Stettin** dessen **Oder-Fahrt** und dabey habendes Recht, p. 16. **Steyermärckische** Flüße, p. 315. **Stiftungen** geistliche, was sie zu ihren Wohlfeyn unter andern observiren solten, p. 37. **Strand-Grund-Kuhr-** und **Fahr-Recht**, was davon zu wissen, p. 138. **Strassburger**, was sie vor Privilegia wegen der Rhein-Brücke haben, pag. 246. **Studel**, woher sie entstehen, und wie sie der Schiffahrt hinderlich, p. 76  
wie

## Register.

wie solche zu evitiren, p. 97. **Sturm** (Christoph Leonhard) seine Gedanken von Mühlen und Wasser-Gebäuden, p. 93. **Süylen**, was darunter in denen See-Ländern verstanden werde, 111

### E.

**Teich-Meister**, von seinen Amt und Pflichten-Notul, p. 253. **Teutschlands Flüsse**, p. 316. **Thems** in Engelland ausführliche Beschreibung, p. 348. **Tiber** und **See-Fahrt** läst sich zu Rom die Apostolische Caeser zu besorgen sehr angelegen seyn, pag. 243. **Tiber-Brücken**, pag. 358. **Treck-Schuyten**, und dero Nutzen in Holland, p. 20. die Ordnung so dabey gehalten wird, pag. 21. & seqq. wie solche täglich ab- und zugehen, p. 27. ihre Nothwendigkeit und Nutzen, 120

### U.

**Überschwemmungen**, merckwürdige, ganzer Länder, p. 103. **Verschlämmungen** der Flüsse, was dagegen vorzunehmen, p. 99. **Ufer**, wie solche zu unterhalten und zu repariren seyn, p. 150. **Vogemonts Projecta** wegen Schiffreichmachung und Vereinigung einiger Flüsse in denen Käyserl. Erb-Ländern 69. & seqq.

### W.

**Wassers-Element-Supplic**, an König Ludwig den XIV. in Frankreich, p. 171. **Wasser-Fahrt** der vereinigten Nieder-Lande, p. 20. unternommene, aber nicht ausgeführte, p. 54. **Wasser-Künste**, vortreffliche, p. 18. 21. 36. 43. 336. **Wasser-Leitungen**, die Römische, wie sie beschaffen gewesen, p. 37. in Klein-Asien und Persien, p. 47. **Weser-Fluß** und dessen Beschreibung, p. 318. die darauß sonderlich zu Bremen vorgehende **Commercia**, p. 335. **Volga-Fluß**, und dessen Beschreibung, p. 299. **Württembergische Floss-Gräben**, wo solche angelegt, 17

### Z.

**Zölle**, wann solche zu viel und übermäßig auf einen Fluß seyn, thun der Schiffahrt und Commerciis grossen Schaden, p. 83. was desfalls die Römische Käyser in ihren Wahl-Capitulationibus versprochen, pag. 83. seynd zu excessiv auf den Rhein-Strom, p. 84. Zölle von Böhmen aus bis Hamburg, p. 85. von Breslau bis Hamburg, p. 88. was in Anlegung der Zölle zu bemercken, und wie einiger ihre Verminderung oder völlige Abschaffung höchst nöthig sey, p. 121. & seqq. von **Geleit-Zoll-Brücken** und **Passage-Geld**, 133

